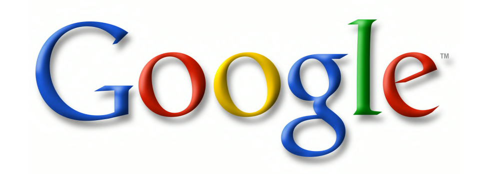



UC-NRLF
$B 98 228



PROYECTO DE FERROCARRILES

en Cuba.

Madrid 1880

PROYECTO

DE

FERRO-CARRILES EN CUBA

POR

DON MIGUEL MARTINEZ DE CAMPOS

INGENIERO DE CAMINOS CANALES Y PUERTOS

Y

DIPUTADO A CÓRTES



MADRID: 1880
ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO
DE M. P. MONTOYA Y COMPAÑÍA
Caños, 1.

El Congreso de diputados, en sesion de 4 del corriente mes, acordó en votacion nominal, por 113 votos contra 69, *no tomar en consideracion* una proposicion de ley que tenia por objeto *autorizar al Gobierno para conceder en pública subasta* y con sujecion á determinadas prescripciones, várias líneas de ferro-carril en las provincias de Puerto-Príncipe y Cuba; es decir, que el Congreso, sin duda, por estimarla *absurda, imposible, inconveniente ó inoportuna,* juzgó que no debia consentir que pasase á las secciones para el nombramiento de una Comision que, despues de estudiar el asunto, emitiese el dictámen (aprobando, modificando ó desechando la proposicion) que, con el carácter de *proyecto de ley*, en su dia habria de ser examinado y discutido en la Cámara; á esto, y no á otra cosa, se refieren siempre, segun reglamento, las breves discusiones preliminares que tienen por objeto resolver si se han de desechar *a priori* y sin más estudio, ó tomar en consideracion, las *proposiciones* de ley que presentan los Diputados; y aquella interpretacion y no otra (véanse en el apéndice los artículos del reglamento del Congreso, relativos á esta clase de discusiones) debe darse al acuerdo tomado en la sesion del 4 del actual. No ha habido ejemplo en este Congreso, y difícilmente se hallará en los anteriores, de que se rechacen proposiciones encaminadas á fines análogos, máxime cuando no han envuelto ni el más remoto ataque á intereses de otras empresas, sin permitir que préviamente las estudie una comision nombrada reglamentariamente.

Esto me induce fundadamente á creer (y sólo así puede explicarse el resultado), que cuando apoyé la proposicion á que me refiero, y que honraron con su firma otros cinco diputados, lo hice con tan poco acierto, que no logré contrarestar el efecto que en la mayoría de la Cámara produjo la argumentacion del Sr. Elduayen, ministro de Ultramar; á cuyas palabras prestan siempre gran autoridad su reconocida capacidad (puesta en duda, maliciosamente tal vez, por algunos,

en lo que se refiere á las cuestiones del departamento que desempeña), y la influencia y prestigio del cargo que ejerce, que aun en cuestiones que no se rozan con la política, obligan á apoyar las opiniones que sustente, á muchos que consideran como el primero de los deberes, no separarse en lo más mínimo del parecer de los jefes del partido á que pertenecen. Confirma mi poco acierto la circunstancia de haber votado contra la proposicion los Sres. Suarez Vigil, diputado por Pinar del Rio, y Vazquez Queipo, natural de la Isla y que en ella tiene cuantiosos intereses; y la de haberse abstenido los Sres. Santos Guzman, Armas (D. Ramon) y Armas (don Francisco), diputados por la Habana, y el Sr. Gumá, diputado por Matanzas.

Resuelto á reproducir la proposicion en la próxima legislatura, y aun á sostener el mismo pensamiento en la discusion de los presupuestos de Cuba, necesito enmendar mi yerro, preparar la opinion favorablemente, desvaneciendo las ideas erróneas á que los argumentos del señor ministro de Ultramar hayan podido dar lugar, y explicar y justificar extensamente la proposicion y sus consecuencias naturales. Este es el objeto que á continuacion desarrollo, encabezándolo con el texto literal de la proposicion, y terminándolo con la discusion habida en el Congreso, con un apéndice que contiene el texto de varias disposiciones y algunos datos á que hago referencia, y con un croquis de las dos provincias en el que figuran las líneas propuestas.

Proposicion de ley autorizando al Gobierno para otorgar la concesion de varias líneas de ferro-carril, en la isla de Cuba.

Los Diputados que suscriben tienen el honor de someter á la deliberacion del Congreso, la siguiente

PROPOSICION DE LEY.

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesion á perpetuidad de los ferro-carriles comprendidos en los siguientes grupos:

1.° Sancti-Spíritu á Puerto-Príncipe; Puerto-Príncipe á la Guanaja; Júcaro á Moron.

2.° Puerto-Príncipe á Victoria de las Tunas; Puerto Príncipe á Santa Cruz; San Miguel de Nuevitas á Zanja.

3.° Victoria de las Tunas á Enramada, por Holguin; Holguin á Jibara, Canoa á la bahía de Nipe.

4.° Burenes á Manzanillo por Jiguaní y Bayamo; Bayamo á Victoria de las Tunas por Cauto-Embarcadero.

5.° El Cristo á Guaso; Santa Catalina de Guaso, al puerto del Tánamo.

Art. 2.° En cada concesion se comprenderán todas las líneas de cada grupo. Las subastas se anunciarán con cuatro meses de anticipacion, celebrándose simultáneamente en Madrid y la Habana. La licitacion versará únicamente sobre el tipo kilométrico de subvencion anual á que se refiere el artículo 7.° Los depósitos para tomar parte en las subastas, y las fianzas que han de prestarse al otorgarse las concesiones, serán los que se expresan en el adjunto estado núm. 1.

Art. 3.° La construcion de las líneas se hará dentro de las condiciones que expresa el adjunto estado núm. 2.

Art. 4.° La explotacion de las líneas se hará por los concesionarios, con arreglo á tarifas que no excedan de las que señala el adjunto estado núm. 3.

Art. 5.° La expropiacion de los terrenos necesarios para la ejecucion de las obras será de cuenta de los respectivos Ayuntamientos. Se exceptúa la de edificios, terrenos cercados y terrenos de regadío, que será de cuenta de los concesionarios. Se entenderá que el replanteo de las obras equivale á una declaracion expresa de utilidad pública.

Art. 6.° Pasarán á ser propiedad de los concesionarios todos los terrenos baldíos del Estado que no hayan sido concedidos antes á particulares, en una extension de un kilómetro por cada lado de la vía, á medida que ésta se vaya abriendo á la explotacion. Se perderá, sin embargo, dicho derecho respecto á los terrenos que no se pongan en producto dentro de un plazo de dos años, contado desde la fecha correspondiente á la inauguracion de la explotacion. Dentro de la expresada zona de un kilómetro por cada lado, tendrán los concesionarios derecho á expropiar los terrenos incultos de particulares para ponerlos en cultivo por cuenta propia.

Art. 7.° Se asigna á cada línea, á título de anticipo reintegrable, la subvencion kilométrica anual que se expresa en el adjunto estado núm. 1. El abono se hará para cada trozo desde 1.° de Enero del año siguiente á aquel en que se hubie-

se abierto á la explotacion. El pago de lo que corresponda á cada año, se hará en metálico despues de estar liquidada la cuenta de los correspondientes productos brutos de la explotacion, quedando afectas especialmente á este pago las tres quintas partes de la renta de loterías, ó sea el 15 por 100 del importe de los billetes vendidos, y debiéndose hacer además las consignaciones necesarias en los presupuestos de gastos de las respectivas Diputaciones provinciales, si fuese insuficiente la cuota expresada de aquella renta. Cualquiera que sea la longitud efectiva del conjunto de líneas en cada grupo, no se reconocerá para el abono mayor número de kilómetros que los que respectivamente se expresan en el adjunto estado número 1.

Art. 8.° Del importe total de la subvencion que segun el artículo anterior haya de abonarse en cada año para cada concesion ó grupo de líneas, se rebajará la mitad de los productos brutos de la explotacion.

Art. 9.° Cuando los productos brutos de la explotacion de cada grupo de líneas lleguen á exceder del importe de la correspondiente subvencion kilométrica, comenzarán los concesionarios á reintegrar al Estado las subvenciones que hubiesen recibido en virtud de los artículos 7.° y 8.° El reintegro en cada año será la diferencia entre la mitad de los productos brutos de la explotacion y el importe de la subvencion, calculado segun determina el art. 7.°, y se continuará hasta extinguir por completo el anticipo hecho por el Estado.

Art. 10. Las concesiones se otorgarán con sujecion á la ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877 y reglamento para su ejecucion de 24 de Mayo de 1878, á la ley de policía de 23 de Noviembre de 1877 y reglamento para su ejecucion de 8 de Setiembre de 1878, así como al pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856; en cuanto no se opongan á la presente ley.

Art. 11. Se considerarán como formando parte integrante de esta ley los tres estados que la acompañan.

Art. 12. El Gobierno presentará á las Córtes en 1880 un proyecto de ley para la más rápida terminacion de las líneas concedidas ya en las provincias de Santa Clara y Pinar del Rio, y para completar la red de la segunda.

Art. 13. Asímismo presentará oportunamente el Gobierno un proyecto de ley para la ejecucion de la red secundaria de comunicaciones de las provincias de Puerto-Príncipe y Cuba,

comprendiendo en dicha red las líneas destinadas al servicio de los valles de los rios Caunao, San Pedro, Sevilla, Manatí, Jibacoa, Bueycito, y Jicotea, y la de la costa entre Mayarí y Guantánamo, por Baracoa.

Palacio del Congreso 3 de Febrero de 1880.—Miguel Martinez de Campos.—Bernardo Portuondo.—Rafael María de Labra.—Manuel Armiñan.—Antonio Dabán.—Santiago Vinent.

Defensa detallada de la proposicion.

Importancia de las líneas propuestas.—Cuantas personas han tratado del porvenir y fomento de la riqueza de Cuba, en los últimos años 30 años, han considerado de capital importancia la construccion del ferro-carril central por Puerto-Príncipe á Santiago de Cuba; y juzgándolo de imposible realizacion, al ménos en un larguísimo plazo, si se encomendára únicamente á la iniciativa particular,—ya por las gandes dificultades que se suponia habria de ofrecer la construccion de algunos trozos, ya por la considerable longitud de la línea, ya por la falta de poblacion de algunas de las comarcas que habria de recorrer el trazado,—han recomendado calorosamente la intervencion activa del Gobierno, representante natural de los grandes intereses generales, que, más favorecidos aún que los particulares, habian de quedar con el establecimiento de aquella arteria principal clasificada como de primer órden segun el art. 2.° del Real decreto de 10 de Diciembre de 1858. (Véase el apéndice). La comision creada en 15 de Agosto de 1879 para informar al Gobierno sobre varios proyectos de reformas en la isla de Cuba, en sesion del 23 de Octubre, aprobó por unanimidad el dictámen de la sub-comision encargada de estudiar el sistema tributario, en cuyo notable documento se aconseja la inmediata construccion del ferro-carril central, encareciendo sus ventajas en los siguientes términos:

"Opinion de la comision de reformas en Cuba.—Otro de los medios que recomiendan, los que suscriben, al Gobierno, como uno de los mejores que pudieran adoptarse para desarrollar en Cuba elementos de riqueza y abaratar la produccion de sus preciados frutos, es la construccion inmediata del ferro-carril central, esa vía que siempre se ha considerado como la arteria principal que habia de llevar la vida y el trabajo á todos los puntos de la isla, que por su configuracion misma la reclaman, excusando por lo tanto que se pierda el tiempo en demostrar su conveniencia.



La construccion del ferro carril central, cuyos estudios están ya hechos por cuenta del Estado (1), no costaría más de 20 millones de pesos, y sería hasta pueril detenerse á probar que, apenas abierta esa vía, el aumento en la riqueza pública y las economías obtenidas en la conduccion de los frutos que hoy se trasportan penosamente en ciertas comarcas que ha de atravesar, excedería al interés que aquella suma pudiera producir de cualquiera otra manera empleada. Pero nó quiere fijarse la Comision en las ventajas propias de toda vía férrea que atraviesa un país feraz y falto de buenas comunicaciones; sólo se detendrá á indicar aquellas que son peculiares á Cuba y á esta obra especialísima.....................
.... Despues de terminado el ferro carril central, ¿quién duda que con un ejército ménos numeroso estaria mejor atendida la seguridad de la isla, y en aptitud la autoridad superior de acudir con toda la fuerza indispensable á un punto determinado? En la conciencia de todos está que si el ferro-carril central hubiera existido, la insurreccion no habria tomado cuerpo; hubiera podido dominarse antes, por la misma razon que siempre dominó el Gobierno el territorio cruzado por las vías-férreas; sin la de Nuevitas á Puerto-Príncipe, es dudoso que hubiéramos estado en comunicacion constante con esta importante ciudad del Departamento Central.

Pero, concretándonos ahora á lo que directamente se relaciona con el objeto de la subcomision, es evidente que si con la vía central podria disminuir la guarnicion permanente de la isla y ocupar desde luego con utilidad al ejército extraordinario que la prudencia aconseja mantener, claro es que contribuirá poderosamente á que se disminuyan los gastos, y por consiguiente se minoren los tributos.

Se han indicado dos ventajas que traería la construccion del ferro-carril central; pero aún hay otra no ménos digna de llamar la atencion del Gobierno, y es que puede llegar á ser esta obra pública el medio más poderoso y eficaz de fomentar la colonizacion blanca en la Isla. En vano ofrecerá el Gobierno, como lo ha hecho, tierras incultas en lugares aislados á los labradores y emigrantes de Europa, si no les asegura los medios de vivir durante el tiempo necesario para aclimatarse y hacer productivas sus tierras, y si no les garantiza la estabilidad de ese bienestar que busca el que abandona su país, y para quien sería más horrible la miseria y el hambre en climas y regiones extrañas. No es este el lugar de hacerlo; pero no ha faltado quien haya demostrado ya, que podria combinarse un sistema de colonizacion con el de trabajos en el ferro-carril central, de modo que los obreros, conservando siempre el derecho de retirarse de las obras y aún de volver á su país, pudieran ir adquiriendo derecho á terrenos, casa y otros medios de vivir en poblaciones que se construyeran al lado mismo del ferro-carril. Y siendo evidente que con esta obra podria fomentarse el desarrollo de la agricultura y de la industria en la Isla, abaratar el costo de la produccion, rebajar la partida más gravosa del presupuesto de gastos, disminuir por consiguiente los tributos y aumentar los ingresos, queda justificado que se hayan empleado algunos renglones en recomendar su ejecucion »

Orden que se sigue en el presente estudio.—Será pues una aspiracion infundada y que no deba realizarse, la construccion de ferro-carriles en el Centro y Oriente de la isla de Cuba; pero es una aspiracion repetidas veces manifestada y á la que se ha dado siempre gran importancia. A satisfacerla

(1) Desgraciadamente, esto no es exacto.

tiende la proposicion de ley; y á explicar y justificar la proposicion va encaminado este estudio, en el cual trataré sucesivamente de los siguientes puntos:

Primera parte. Líneas que debe comprender el plan, legalidad vigente en esta materia, requisitos prévios de la autorizacion para otorgar concesiones, duracion de estas, y agrupacion de las líneas para su adjudicacion.

Segunda parte. Subvenciones propuestas, omision del requisito de proyectos oficiales préviamente aprobados, condiciones de ejecucion y de explotacion, fianzas y subvencion en metálico y observaciones sobre su reforma.

Tercera parte. Valuacion del importe probable de las líneas y de las utilidades probables de los concesionarios, gravámenes que exigirán en el presupuesto las concesiones y ventajas que reportará el Estado, y finalmente, beneficios que alcanzará el país en general.

I.

Líneas que debe comprender el plan.—Bien se advierte, teniendo presente la configuracion de la Isla y la naturaleza de la produccion y consumo de sus diferentes circunscripciones, que, en realidad, las vías férreas más indicadas para desarrollar y favorecer los intereses materiales existentes, son las trasversales ó perpendiculares al ferro-carril central, clasificadas como de segundo órden en el artículo ya citado del Real decreto que rige en Cuba respecto á ferro-carriles; pero precisamente por esto, se podia creer fundadamente ántes de que la guerra arrasase cuanta riqueza habia en el Camagüey y en el Departamento oriental, que, á semejanza de lo sucedido en las provincias de la Habana y Matanzas, y aún en la de Santa Clara durante la guerra, bastarian la iniciativa individual y el estímulo del interés privado, para acometer y realizar en breve plazo las trasversales de Puerto-Príncipe y de Cuba; mientras que la línea central no ofrecería, quizá en muchos años, suficiente remuneracion á los capitales que en ella se invirtieran.

Hoy no cabe presumir que sin la intervencion y auxilio del Estado puedan emprenderse aquellas trasversales, necesarias, si ántes convenientes, para la reconstruccion del país, y que además son importantísimas tambien, desde el

punto de vista de los intereses generales, para la defensa de la integridad del territorio y para la conservacion del sosiego interior: serian obras de utilidad general, y líneas de servicio general como el ferro-carril central, aunque á aquellas y á éste no las definiera como las define, el cap. 1.° del mencionado Real decreto. La legislacion vigente, el parecer unánime de cuantas personas conocen la localidad, y hasta el sentido comun (por desgracia tantas veces olvidado), no dejan la menor duda acerca de que, como líneas de interés general, deben considerarse el ferro-carril central de Cuba y las trasversales que terminen en los puertos; y que en tal concepto, y sin necesidad de más informaciones, han de tenerse por incluidas en el plan general de vías de la Isla: únicamente seria necesario más detenido estudio para determinar el órden de preferencia en su ejecucion, pero sólo cuando no fuera dable acometerla simultáneamente en todos; y es de advertir, (y muchos hechos lo confirman) que aun cuando fundadamente se fijase un determinado órden de preferencia para la ejecucion sucesiva, no podria realizarse en absoluto, so pena de imitar al padre de familia que se obstinase en casar á sus hijas por el órden de edades.

Todas estas consideraciones, y otras que omito por innecesarias y por no estenderme demasiado, me movieron á reunir con gran trabajo, en el verano anterior, época en que podia disponer de más tiempo, gran copia de mapas de campaña y de antecedentes é informes de todo género, para acometer una empresa muy superior á mis fuerzas, para intentar, respecto á Cuba, lo que respecto á la Península hizo la comision nombrada á consecuencia de la ley de 13 de Abril de 1864, esto es, para formar el plan general de ferro-carriles de Cuba: muy desarrolladas ya estas vías en las provincias de la Habana y Matanzas, y aun en la de Santa Clara, otorgadas muchas concesiones en esta última y en la de Pinar del Rio, me pareció que lo concerniente á estas dos provincias no revestia un carácter de tan extremada urgencia, y que más bien procedia en ellas estudiar, con arreglo á la situacion y cláusulas de las concesiones adjudicadas, la manera de abreviar los plazos de ejecucion; y por este limité mi trabajo á las líneas de las provincias de Puerto-Príncipe, y Santiago de Cuba, sin perjuicio de consignar (como lo hice en el art. 12 de la proposicion de ley) la necesidad de atender á una más rápida terminacion de las líneas de Santa Clara y Pinar del Rio. No

me ofreció duda la posibilidad de la realizacion simultánea de *todas* las líneas del Camagüey y del Departamento Oriental, que, segun el Real decreto de 10 de Diciembre de 1858, debieran clasificarse como de primero ó segundo órden, y áun de algunas de tercer órden: era, pues, innecesario determinar grados de preferencia, ínterin no llegase el caso de ocuparse en las líneas secundarias, ó sea en las de tercer órden, á que se refiere el art. 13 de la proposicion de ley; y, en rigor, si alguna duda cabe formular, es la de si del conjunto de líneas preferidas que expresa el art. 1.° de la proposicion de ley, deben segregarse (para formar parte de la red secundaria), las de Puerto-Príncipe á la Guanaja, y el trozo de Guaso al Puerto del Tánamo, en la trasversal extrema de Cuba; la primera, por estar ya construida otra línea que une Puerto-Príncipe con la costa del Norte, y la segunda por las grandes dificultades que opone el terreno en casi toda la parte comprendida desde el orígen hasta Sagüa del Tánamo. (1)

Legalidad vigente respecto á inclusion de líneas en el plan. —Por una ley nueva pueden derogarse siempre disposiciones consignadas en leyes anteriores, siempre que esto no envuelva menoscabo en los derechos de tercero: nunca ha sido obstáculo para la aprobacion de leyes de carácter administrativo, especialmente cuando se refieren al fomento de intereses materiales, la circunstancia de que sus prescripciones se hallen en contradiccion con las de otras leyes más antiguas. En el párrafo precedente he examinado sucintamente las razones que justifican la clasificacion, como de servicio general en las líneas comprendidas en el art. 1.° de la proposicion de ley. Atendiendo ahora á las disposiciones que sobre la materia rigen en Cuba, es evidente (como ya he manifestado), que, segun el art. 2.° del Real decreto de 10 de Diciembre de 1858, la clasificacion está bien hecha, y así lo confirma, además, la última parte del párrafo sexto del art. 13 en aquella disposicion, que esceptúa de la informacion de utilidad pública (que se exige, en general, para ejecutar con fondos públicos una línea de ferro-carril), las que en el mismo Real decreto están clasificadas como de primero y segundo órden; y no hay en él más clasificacion que la definicion ó declaracion hecha en

(1) La línea de Moron al Júcaro ó trocha militar de las Villas, aunque terminada debe incluirse en el plan.

el art 2.° En rigor, bastaria esto, cualesquiera que fuesen las disposiciones vigentes en la Península, para probar que la enumeracion hecha en el art. 1.° de la proposicion de Ley (que aun cuando se opusiera á la legislacion que sobre la materia rige en Cuba, no por eso debiera considerarse *a priori* como inaceptable), no es una novedad, sino una consecuencia inmediata de un precepto legal; pero el exámen de lo ocurrido en la Península, en esta clase de cuestiones, es altamente instructivo, y conviene recordarlo, siquiera sea brevemente.

El art. 16 de la ley de 3 de Junio de 1855, (véase el apéndice) exige que al presentarse á las Córtes cualquier proyecto de ley en que se autorice la ejecucion de un ferro-carril con fondos públicos, se acompañe el proyecto de la línea y una informacion de utilidad pública: lo mismo exige el art. 18 cuando la ejecucion se haya de llevar á cabo por particulares ó Compañías, y únicamente se dispensa la informacion cuando las líneas estén clasificadas como de primer órden, siendo de advertir que la ley no considera *a priori* como de primer órden más que las líneas radiales. El art 6.° de la ley de 23 de Noviembre de 1877 y el art. 2.° del Reglamento de 24 de Mayo de 1878 (véase el apéndice), fijan los requisitos necesarios para que puedan incluirse nuevas líneas en el plan de ferrocarriles que enumera el art. 4.° de la primera, y son, entre otros, la presentacion de un anteproyecto y una informacion de utilidad, como preliminares, y despues la aprobacion de una ley especial. Esta es la teoría legal: véase ahora cómo se cumple en la práctica.

Por ley de 2 de Julio de 1870 se consideraban como de servicio general (y se declaraba algo más, de que despues haré mérito) las siguientes líneas, cuyos proyectos no estaban aun aprobados, y algunos ni siquiera habian sido estudiados: Torralba á Castejon.—Múrcia á Granada.—Redondela á Marin.—Villalba á Segovia.—Valladolid á Calatayud.—Cuenca á Valencia.—Lugo á Rivadeo.—Zafra á Huelva: y además las de Teruel á Gargallo, y Valdezafan á Tarragona, que ni siquiera habian sido indicadas por la comision general encargada de formar un plan de ferro-carriles á consecuencia de la ley de 13 de Abril de 1864. En el mismo caso que las últimas se encontraban las de Villabona á San Juan de Nieva (ley de 18 de Febrero de 1873), la de Talavera á Almorchon (ley de 7 de Marzo de 1873), la de El Campamento á Málaga, en su segunda parte, (ley de igual fecha): y en el caso de las primeras (tambien sin proyecto aprobado), la de Salamanca á la frontera portuguesa (ley de 22 de Diciembre de 1876). Todas estas líneas autorizadas por leyes especiales, que se hallaban en abierta oposicion con lo prescrito en la ley general de 1855 que entonces regía, se incluyeron naturalmente en el plan que detalla la moderna ley general de 1877, en el cual se incluyeron tambien, á pesar de no tener proyecto aprobado, las siguientes: Madrid á Valladolid por Segovia.—A Francia por el Pirineo Central.—Minas de Monsech á Francia.—Lérida á Puente del Rey.—Utrillas á la Zocida.—Cuenca á Hanarejos.—Teruel á Sagunto.—Tharsis á Portugal.—Medellin á Miajadas.—Malpartida á Monforfinho.—Cáceres á Portugal.—Oviedo á Právia.

Pero aún hay más: reciente esta ley, se han incluido en el plan sin tener proyecto aprobado, las líneas de Almansa á Yecla, y Cantalapiedra á Peñaranda; y careciendo del mismo requisito, en las Córtes actuales se

ha acordado la inclusion de las de Valsequillo á Fuente del Arco, Belmez á Llerena (Leyes de 3 Agosto de 1879), y últimamente la de Igualada á San Saturnino de Noya. (Ley de 9 de Enero de 1880.)

Es decir, que lo no acostumbrado, lo anómalo y excepcional en punto á inclusion de líneas en el plan, ha sido exigir préviamente el proyecto é informacion que terminantemente previenen las leyes de 1855 y 1877: lo frecuente, lo ordinario, ha sido prescindir por completo de este requisito al dictarse las leyes especiales de cada línea. ¿Es, pues, razonable, es siquiera admisible en sério, que tratándose de ferro-carriles de la isla de Cuba, que segun la legislacion allí vigente están ya clasificados como de servicio general, se pretenda que para confirmar esta clasificacion en una nueva ley hayan de formarse préviamente los proyectos de las líneas? Esto no puede ocurrirse sino á quien desconozca aquella legislacion y tenga decidido empeño de olvidar la de la Península, y de olvidar tambien la historia de nuestros ferro-carriles.

REQUISITOS PRÉVIOS DE LA AUTORIZACION PARA OTORGAR LAS CONCESIONES.—El art. 1.º de la proposicion de ley, además de confirmar implícitamente la clasificacion de varias líneas, comprende expresamente: 1.º, una autorizacion al Gobierno para otorgar en pública subasta su concesion; 2.º, la cláusula de que las concesiones sean á perpetuidad. En otros artículos se fijan subvenciones de que despues trataré.

Los artículos 13 y 14 del Real decreto de 1858, los 16, 17 y 18 de la ley de 1855 y el 25 de la ley de 1877, así como el 56 del Reglamento de 1878, prescriben como requisitos indispensables para autorizar concesiones, el proyecto de la línea y la ley especial, siempre que hayan de invertirse fondos públicos. En este punto coincide por completo la legislacion antigua y moderna de la Península y la de Cuba: véase ahora la práctica observada en la Península.

Por ley de 2 de Junio de 1870 se autorizaba la concesion y se fijaba límite á la subvencion kilométrica de las siguientes líneas: Torralba á Castejon.—Múrcia á Granada.—Redondela á Marin.—Villalba á Segovia.—Teruel á Gargallo.—Valladolid á Calatayud.—Val de Zafan á Tarragona.—Cuenca á Valencia.—Teruel á Sagunto.—Zafra á Huelva. Lo mismo preceptuaban las leyes de 18 de Febrero y 7 de Marzo de 1873, de 22 de Diciembre de 1876 y de 14 de Junio de 1878, respecto á las líneas de Villabona á San Juan de Nieva.—El Campamento á Málaga.—Salamanca á Portugal, y Pontevedra al Carril; y tambien se hallan en igual caso las de Almansa á Yecla y Cantalapiedra á Peñaranda. Bueno es advertir que

en la ley de 1870 y en casi todas las posteriores que se citan, se fija como subvencion kilométrica máxima la de sesenta mil pesetas; pero añadiendo que tampoco podria pasar de la cuarta parte del presupuesto que se aprobara; es decir, que *no se juzgó necesario para fijar la subvencion, ni el menor conocimiento de los ingresos y gastos probables de la explotacion de las líneas.*

Así pues, ateniéndose á lo que ha constituido la práctica casi constante en esta materia, resulta, que á pesar de las prescripciones de las leyes generales, se han promulgado las especiales de autorizacion para otorgar concesiones, sin que estuviesen redactados los proyectos de las líneas, y que en dichas leyes se han definido las subvenciones sin más garantías de acierto que la de exigir la aprobacion del proyecto antes de la subasta y del otorgamiento de la concesion; y aun respecto á éste último, no es inútil recordar, que en las dos leyes especiales citadas, que votaron las actuales Córtes en Agosto de 1879, en realidad se hacia desde luego la concesion á persona determinada, sin proyecto aprobado y *sin subasta*, á pesar de subvencionarse con fondos públicos en una de las formas que expresa el art. 12 de la Ley general de 1877.

¿Ha de entenderse que es enteramente inadmisible ajustarse á la misma práctica en Cuba, porque las disposiciones contrarias que allí rigen, en vez de estar contenidas en una ley, lo están sólo en un Real decreto? ¿Acaso considerándose muchas veces inconvenientes é impracticables en la Península aquellas prescripciones, ha de suponerse todo lo contrario en Cuba? Pues, precisamente, si en algun caso está plenamente justificada la modificacion de tales prescripciones, es en el que ha sido objeto de la proposicion de ley. La importancia militar, política y administrativa de las líneas de las provincias de Puerto-Príncipe y Cuba, y la urgencia de su ejecucion, son innegables, despues de la pasada guerra: no sería posible, aún contando con un numeroso personal facultativo, que no hay, ni habrá en mucho tiempo, por motivos que no son de este lugar, tener formado un solo proyecto y ultimada su tramitacion en ménos de dos años; ni tampoco terminar todos los proyectos en ménos de cuatro años: y esta consideracion es de tal peso, que basta por sí sola para motivar que se dé al Gobierno, sin esperar á que estén ultimados los proyectos, la autorizacion para otorgar las concesiones.

DURACION DE LAS CONCESIONES.—Las concesiones á perpetuidad, no son una novedad en materia de obras públicas: el artículo 5.° del Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868, prescribe esta forma para las obras públicas que hayan de ejecutarse por cuenta exclusiva de los particulares; y el art. 8.° de la ley sobre canales de riego, de 20 de Febrero de 1870, previene tambien, que se otorguen á perpetuidad las concesiones, á pesar de que, segun el mismo artículo, habian de disfrutar una crecida subvencion. En punto á ferro-carriles subvencionados, ha exigido siempre la legislacion que no se otorguen las concesiones por término mayor de noventa y nueve años.

Realmente no es este un punto del mayor interés: la utilidad de la reversion al Estado, al cabo de los noventa y nueve años, es ilusoria: ¿quién sabe si se usarán estos medios de locomocion al terminar tan largo plazo? ¿Qué representa de momento, aunque se suponga muy bajo el interés del capital, un usufructo que ha de comenzar dentro de noventa y nueve años? Y si algo representa realmente, el importe de ese *algo* lo tiene exageradamente en cuenta el concesionario, y lo compensa con menor rebaja en el tipo de subvencion. Otra consideracion me ha movido á establecer la perpetuidad de las concesiones (que, repito, no juzgo esencial ni mucho ménos) en el art. 1.° de la proposicion de ley. Los ferro-carriles de los Estados-Unidos, que en gran parte han obtenido crecidas subvenciones (aunque sea opinion generalizada la contraria), se han concedido á perpetuidad, y pudiera ser la limitacion de plazo una circunstancia que alejára de estas empresas los capitales norte-americanos, que verosímilmente son los que en primer término podrian interesarse en ellas.

AGRUPACION DE LAS LÍNEAS PARA SU ADJUDICACION.—El art. 2.° de la proposicion de ley, prescribe que la concesion se otorgue por grupos determinados de líneas. Esto no es nuevo tampoco, y en principio es muy conveniente para la buena explotacion. Importa mucho, para reducir los gastos anuales de las empresas, refundir las líneas de corta longitud; si bien desaparece esta ventaja cuando se pasa ya de cierto límite y se tropieza en cambio con el inconveniente de dificultar la competencia entre los licitadores, á medida que aumenta el importe en las obras de cada concesion. Las longitudes totales de los diferentes grupos á que se refiere el art. 2.° de la proposicion de ley, son próximamente de la misma importancia

que las de las principales redes que hoy se explotan en Cuba. Si todos los grupos se hubieran refundido en uno solo, es decir; si todas las líneas hubieran de ser objeto de una sola concesion, es más que probable que no se presentáran licitadores en la subasta: por la misma razon seria inconveniente intentar adjudicar como una sola línea la totalidad del ferro-carril central desde Sancti-Spíritu á Enramada; y esto, además, ofreceria inconvenientes para la explotacion de las líneas trasversales por otras empresas independientes. La agrupacion por zonas es mucho más racional, y ofrece además la ventaja de que así se puede acometer, por muchos puntos á la vez, la construccion de la arteria central.

II

Subvenciones propuestas.—Además de las franquicias que determina el art. 31 de la ley de 1877, y de la exencion de los derechos de aduana sobre el material importado, que implícitamente se conceden segun el art. 10 de la proposicion de ley, se fijan otros auxilios y ventajas en los artículos 5.º al 9.º de de la misma, á saber: 1.º una subvencion kilométrica anual, reintegrable en ciertos casos, que en realidad equivale á asegurar un mínimo de interés al capital de establecimiento, desde la fecha de la explotacion; 2.º los terrenos necesarios para la ejecucion de las obras, salvo algunas excepciones; 3.º en una zona de un kilómetro por cada lado de las líneas, los terrenos del Estado que no hayan sido concedidos á particulares; 4.º el derecho de expropiar, dentro de dicha zona, los terrenos incultos de particulares.

La subvencion se garantiza con el 15 por 100 del importe de la venta de los billetes de lotería, y con los presupuestos provinciales cuando sea insuficiente este importe. La expropiacion de los terrenos necesarios para la ejecucion de las obras queda á cargo de los Ayuntamientos, exceptuándose la de edificios, terrenos cercados y terrenos de regadío, que se deja á cargo de los concesionarios. Al auxilio total contribuyen, pues, el Estado, las provincias y los Ayuntamientos, segun prescribe el art. 13 de la ley de 1877; y en cuanto es posible hacer *a priori* una distribucion equitativa de estas cargas, resulta hecha en la proposicion de ley: la mayor parte, probablemente la totalidad, de la subvencion anual en metálico se pagaria por el presupuesto general de gastos, pero en cam-

bio, segun despues demostraré hasta la evidencia, se reducirian en mayor proporcion los pagos por otros servicios generales. Los Ayuntamientos, en realidad, poco ó nada tendrian que pagar: es notorio en la isla de Cuba que serian muy contados los propietarios que se negáran á hacer donacion de los terrenos que, segun la proposicion de ley, hubieran de expropiarse por cuenta de los Ayuntamientos; y que ocurriria lo mismo, aun en la mayor parte de los casos en que la expropiacion fuese de cuenta de los concesionarios en virtud de las excepciones que señala el art. 5.º de la proposicion.

La cesion de terrenos baldíos del Estado, á uno y otro lado de las líneas, limitada por la condicion de no entregarlos sino á medida que se inaugurase la explotacion de los trozos y la de ponerlos en producto de un plazo de dos años, no parecerá onerosa para el Estado á nadie que tenga alguna nocion de las condiciones de Cuba; le parecerá, por el contrario, en extremo beneficiosa para los intereses generales, para la colonizacion y para el desarrollo del pequeño cultivo: y lo único que es de temer es que esta subvencion no sea considerada como tal, ni utilizada por los concesionarios. Sabido es, además, que las cesiones de esta clase no tienen nada de nuevo, y que en gran escala se han hecho en los Estados-Unidos.

En cuanto al derecho de expropiar, dentro de la zona, los terrenos incultos de particulares, á condicion tambien de ponerlos en cultivo, si es una enormidad, no está reñido, en manera alguna, con nuestra moderna legislacion de obras públicas.

Los artículos 61, 63 y 197 de la ley de Aguas de 13 de Junio de 1879. (véase el apéndice), conceden igual ó mayor facultad á las empresas de desecamientos y á las de canales de riego, pues no se trata allí de terrenos incultos, sino de terrenos cuyos propietarios resistan la bonificacion del saneamiento ó la trasformacion del secano en regadío, aunque para ello puedan tener motivos muy fundados, y muy especialmente el de no querer pagar cantidades que á veces son muy crecidas.

En Cuba es de tal importancia, por muchos conceptos, el fomento de la poblacion y del cultivo en las extensas zonas que han quedado desiertas á consecuencia de la guerra, que podria considerarse por muchos plenamente justificado un derecho popular ó universal de expropiar los terrenos incultos en aquellas zonas.

Omision del requisito de proyectos oficiales previamente aprobados.—Los puntos en que realmente se aparta de la le-

gislacion vigente la proposicion de ley, y en los cuales constituye por tanto una excepcion (aunque no sin precedentes) son las condiciones de ejecucion y la forma de la subvencion kilométrica en metálico.

La base de toda concesion definitiva es un proyecto aprobado oficialmente, al cual debe ajustarse en un todo la ejecucion, sin más alteraciones que las que ulteriormente fueren aprobadas en vista de nuevos proyectos adicionales á esa variacion: así es que áun en los casos (que he citado en párrafos anteriores) de concesiones otorgadas sin haber proyecto, se preceptúa que la ejecucion se ajustará al proyecto que se apruebe. Tiene además otros objetos más importantes el exigir la prévia formacion del proyecto; los principales son: 1.° Justificar y definir el trazado, sus condiciones técnicas, ó sean las pendientes y curvas, las obras más importantes, como puentes, estaciones, etc., las condiciones de la vía y el material necesario para su explotacion: 2.° Justificar la relacion del material á importar con exencion de derechos de aduana, y definir la zona que ha de ocuparse haciendo uso de la ley de expropiacion: 3.° Apreciar la cuantía probable de los desembolsos de establecimiento, la del tráfico y la de los gastos é ingresos de explotacion, para fijar y justificar á su vez las tarifas y las subvenciones directas: 4.° Determinar el órden y plazos de ejecucion, y los tipos de fianza necesarios para tomar parte en la licitacion y para la adjudicacion definitiva del remate.

Desgraciadamente, ningun proyecto, ni el mejor y más concienzudamente estudiado (y esto lo digo como Ingeniero que cuenta ya muchos años de servicio), basta para llenar cumplidamente su objeto, especialmente el tercero, que es muy importante: podrá á lo sumo ser medianamente aproximada la evaluacion del presupuesto de establecimiento, es decir, podrá suceder (y es suponer mucho), que no diste notablemente de lo calculado el importe efectivo de las obras *si se realizasen con extricta sujecion al proyecto*; pero en punto á tráfico probable y á sus variadas condiciones, y en cuanto á ingresos y gastos de explotacion, no hay posibilidad de aproximarse más á la verdad probable, haciendo largos estudios locales, que evaluándolos alzadamente y por comparacion con los resultados obtenidos ya en otras líneas; así de nada sirve la pretendida exactitud (siempre ilusoria al cabo) de uno de los elementos de la cuestion, que es el presupuesto

de establecimiento, si para el otro elemento, que es la diferencia entre gastos y productos de la explotacion, faltan siempre datos fidedignos.

Además, ha ocurrido constantemente que ninguna línea ejecutada se ha ajustado al proyecto primitivo; y á tal extremo ha llegado esto, que en muchas ni siquiera se parecen á las proyectadas las obras ejecutadas. Unas veces, á las variaciones han precedido proyectos de reforma (que tampoco han sido rigorosamente cumplidos): otras se han hecho las obras y se han presentado despues los proyectos de variacion. De suerte que los terrenos que se han ocupado invocando el auxilio de la ley de expropiacion, no han sido los que definia el proyecto primitivo: las condiciones técnicas han sufrido importantes modificaciones: los gastos de establecimiento han diferido notablemente de los calculados: y todo esto ha sucedido despues de la concesion y sin modificarse en lo más mínimo las tarifas ni la subvencion, salvo los casos en que, independientemente de aquellas alteraciones, se ha aumentado notablemente la subvencion estipulada en la concesion; y escusado es añadir que rara vez se han terminado las obras dentro de los plazos señalados al efecto. Véase, pues, á qué queda reducida la eficacia del proyecto detallado, que juzga indispensable la legislacion vigente.

Pero aun hay más: órdenes ministeriales expedidas en 17 de Abril de 1869 y 9 de Abril de 1873 (véase el apéndice), permiten á las Empresas, sin más requisito que la autorizacion de los Ingenieros Jefes de las divisiones, introducir en la ejecucion cuantas variaciones crean necesarias, mientras no alteren *las condiciones esenciales* del proyecto primitivo y no produzcan reclamacion de tercero. Estas órdenes, y la práctica constante á que me he referido, motivan una pregunta: ¿para qué exigir proyecto? ¿no es más razonable limitarse á una enumeracion de las *condiciones esenciales*, agregando la cláusula de la aprobacion ulterior por los Ingenieros del Gobierno de lo que ejecute la empresa? Así se ha hecho en un caso especialísimo, y no ya tratándose de la construccion y explotacion de un ferro-carril por cuenta de una Compañía; sino lo que es más notable, tratándose de la construccion de unas obras importantes por cuenta directa del Estado, las de explanacion y fábrica del ferro-carril de Monforte á Orense, contratadas en 2 de Julio de 1873; en cuyas condiciones de ejecucion (véase el apéndice) se dejaba desde luego al

contratista gran libertad para separarse del proyecto oficial, si así lo juzgaba conveniente á sus intereses, sin más cortapisas en cuanto á trazado y perfil, que la de no exceder determinados límites de pendientes y de rádios de curva, y de que quedáran servidos los mismos pueblos que en el proyecto oficial.

Despues de esto, y teniendo en cuenta el largo plazo necesario para la formacion de los proyectos de los ferro-carriles que son objeto de la proposicion de ley, ¿parecerá absurdo ó injustificado el prescindir de aquellos proyectos y limitarse, segun el art. 3.º de la proposicion, á establecer *las condiciones esenciales* que detalladamente enumera el estado núm. 2, y á hacer referencia á todas las prescripciones de la legislacion vigente, en cuanto no se opongan á las prescripciones taxativas y determinadas de la proposicion? Bien se comprende, además, la justificacion de que, para los efectos de la ley de expropiacion, el replanteo de las obras equivalga (art. 5.º) á una declacion expresa de utilidad pública. En cuanto á las relaciones del material á importar libre de derechos de aduana, en los pliegos particulares de cada concesion pueden determinarse las formalidades extrictamente indispensables que deban llenarse, antes de la importacion, para justificar el objeto á que se destina el material y para obtener la consiguiente franquicia, á reserva de acreditar despues convenientemente la inversion de los efectos en las obras.

Condiciones de ejecucion.—La primera condicion que con signa el estado núm. 2, es el itinerario á que debe ajustarse cada línea. El exámen de los mapas y la circunstancia de ser en muy corto número las poblaciones importantes de las dos provincias, no dejan lugar á duda alguna en esta cuestion: no caben vacilaciones ni comparaciones entre dos trazados distintos que respectivamente tengan por objeto servir diferentes poblaciones intermedias, ni tampoco las dificultades del terreno exigen *a priori* que se adopten por consideraciones técnicas determinados puntos de paso que obliguen á dejar á gran distancia poblados de alguna consideracion. En la parte extrema de la arteria central, está ya en explotacion el trozo que salva la importante divisoria entre el rio Cauto y la bahía de Santiago de Cuba, único sitio en que por las dificultades del paso de la Sierra Maestra, no habria bastado, para resolver fundadamente, el exámen de los mapas.

Las condiciones técnicas propiamente dichas, ó sea los límites máximos de pendientes y mínimos de rádio de curvas en cada trozo, fijados en el estado núm. 2, son los ordinariamente admitidos, con arreglo á la topografía respectiva de las diferentes zonas de terreno recorrido, y en vista tambien de varios anteproyectos y estudios oficiales de fecha ya remota. El terreno es, en efecto, muy llano, ó con ligerísimas ondulaciones en todas las zonas que han de recorrerse, excepto en las inmediaciones del rio Cauto, en las vertientes de la márgen derecha de dicho rio (ó sea en las estribaciones de la Sierra Maestra), y en las ramificaciones de la Sierra de Cristal que separa de las aguas que van á desembocar en la bahía de Nipe las que tienen su natural salida en la de Guantánamo y sus inmediaciones; cuyos trozos ofrecen dificultades, ya ordinarias, ya relativamente grandes, ya de extremada consideracion, y justifican por tanto la adopcion de límites diferentes con arreglo á la importancia de los obstáculos que han de vencerse.

Tambien resulta inmediatamente de la inspeccion de los mapas el órden de ejecucion de los diferentes trozos, ó sea los puntos por donde deben comenzarse sus obras, así como los casos en que la ejecucion de un trozo debe subordinarse á la terminacion de otro, y por consiguiente la duracion de los plazos necesarios para comenzar la ejecucion de las obras de cada trayecto parcial. En cuanto al máximo plazo necesario para terminarlos, se fija fácilmente teniendo en cuenta los puntos de ataque, las longitudes y los presupuestos probables, pues no ha de haber ningun túnel, ni obras que por sus circunstancias impidan dar el conveniente desarrollo á los trabajos.

Las condiciones técnicas comunes á todos los trozos, segun el estado número 2, son, por decirlo así, las generales de la ley, las usuales y corrientes, y respecto á ellas no es necesario entrar aquí en explicaciones.

Condiciones de la explotacion. —Son, segun los artículos 4.° y 10 de la proposicion, las vigentes en la Península, salvo el cuadro de tarifas que se ajusta á los aprobados para las concesiones más modernas otorgadas en la isla de Cuba, con alguna ligera adicion en la enumeracion y clasificacion de sus mercancías.

Fianzas.—Los depósitos para tomar parte en las subastas

y las fianzas que han de prestarse al otorgamiento de las concesiones, se expresan en el estado número 1, y se han fijado respectivamente en 0,5 por 100 y 3 por 100 del importe probable de las obras, apreciado segun despues detallaré. Son estos tipos menores que los de 2 y 5 por 100 que respectivamente fija el Real decreto de 1858, y de 1 y 5 por 100 que prescribe la ley de 1877. Aun así resultan cantidades suficientemente crecidas para garantizar la formalidad de los que concurran á la licitacion que ha de verificarse simultáneamente en Madrid y en la Habana; y como no ha de hacerse ninguna entrega en metálico á los concesionarios por obras que no se hallen en explotacion, no hay inconveniente en reducir el tipo de fianza, facilitando así la ejecucion de las obras, pues será algo menor el capital de que se necesite disponer para estas empresas.

Subvencion en metálico.—Los artículos 7.°, 8.° y 9.° de la proposicion se refieren á la cuantía, forma y condiciones de las subvenciones en metálico, sobre las cuales han de versar las licitaciones para la adjudicacion de las líneas. Se establece para cada grupo, ó sea para cada concesion, un tipo kilométrico anual, exigible por los concesionarios á medida que vayan abriendo á la explotacion los diferentes trozos; y como en las condiciones de ejecucion se deja bastante latitud para la adopcion de trazados, con lo cual podrian las Empresas tener interés en aumentar más de lo necesario la longitud efectiva, á fin de impedirlo se señala tambien un límite al número de kilómetros abonables en cada concesion. Estos tipos (con la rebaja que se obtenga en la subasta) serian los que hubieran de pagarse si, inaugurada ya la explotacion y estando todo dispuesto para continuarla indefinidamente, no hubiese absolutamente ningun tráfico; pero el art. 8.° de la proposicion establece que, de la cantidad abonable con arreglo al tipo kilométrico obtenido en la subasta y al número de kilómetros explotados (con la limitacion que fija la última columna del estado núm. 1), se descuente la mitad de los ingresos brutos de la explotacion: y en el art. 9.° se previene además que, cuando esta mitad exceda del importe abonable, entreguen las Compañías al Estado la diferencia, en concepto de reintegro de las subvenciones recibidas; y que se prosiga así hasta el total reintegro. La subvencion es, pues, un verdadero anticipo reintegrable en determinada forma.

Los tipos kilométricos se han fijado atendiendo á las siguientes consideraciones. Se ha evaluado el coste probable de las obras y los demás gastos de establecimiento incluyendo el interés de los desembolsos durante el período de construccion: se ha dividido la suma por el número de kilómetros, y se han calculado los intereses de este cociente, al 6 por 100; final mente, se ha añadido á estos intereses el importe probable de todos los gastos kilométricos necesarios para tener el servicio dispuesto para la explotacion y para continuarle indefinidamente, es decir, los gastos de administracion central y de conservacion de vía y obras, y además, la parte de gastos de los servicios del movimiento y de traccion extrictamente indispensable para el objeto indicado, pero sin incluir los gastos que origine el trasporte efectivo de viajeros y mercancías. Resultan cubiertos así los intereses del capital y todos los gastos anuales que son independientes del tráfico. La circulacion de viajeros y mercancías, que es la que produce los ingresos brutos, origina nuevos gastos, que por término medio no pasan del 25 por 100 de los productos ó ingresos del tráfico; de suerte que si de estos productos se abona el 50 por 100 al Estado (en forma de descuento de la subvencion), las Empresas realizarán en definitiva un nuevo beneficio igual á la diferencia entre el otro 50 por 100 y el 25 por 100 á que ascienden los gastos; es decir, que despues de cubiertos todos sus gastos, obtendrán como utilidad líquida (aparte de lo que represente la cesion de terrenos con destino al cultivo), el 6 por 100 del importe de su cuenta de establecimiento liquidada á la fecha de la inauguracion de la explotacion, aumentado en el 25 por 100 de los productos brutos: ó en otros términos, si las evaluaciones están bien hechas, percibirán como interés del capital el 6 por 100, si no hubiera absolutamente ningun tráfico, y si lo hubiera, mayores beneficios, crecientes con el desarrollo de los trasportes. Resulta, pues, aunque de una manera indirecta, asegurado un mínimo de interés al capital, y estimuladas las Empresas á procurar el mayor desarrollo posible del tráfico.

Observaciones sobre la forma de la subvencion.—El art. 6.° del Real decreto de 1858, y el art. 8.° de la ley de 1855, admiten como una de las formas de subvencion directa la garantía de un mínimo de interés; es decir, la oferta de completar en cada año con fondos del Estado lo necesario para que la



diferencia entre los productos y los gastos de explotacion dé, cuando ménos, un determinado interés al capital de establecimiento; y ha habido, en efecto, dos líneas en la Península, la de Alar á Santander, y la de Játiva al Grao, que han disfrutado subvencion en esta forma. El art. 12 de la ley de 1877 no comprende dicha forma entre las várias que enumera; pero el art. 27 del proyecto de presupuestos de Cuba, presentado en el Congreso por la comision encargada de emitir dictámen sobre el del Gobierno, la recomienda (véase el apéndice) haciéndola extensiva al período de construccion. En principio, pues, nada tiene de anómalo la forma de subvencion que establece la proposicion de ley, y en la aplicacion ofrece grandes ventajas, y respecto á la subvencion en capital, tambien es preferible á la forma ordinaria de garantizar un mínimo de interés.

Entregar á los concesionarios, en determinados plazos (siendo el último el de inauguracion de la explotacion), un capital bastante para que el que hayan de aprontar aquellos, obtenga un interés suficiente en los beneficios líquidos de la explotacion, es el sistema (nadie lo ignora) que se presta á mayores ágios, si la entrega se hace en metálico: si la entrega del capital consiste en obras construidas directamente por el Estado, se tropieza con todas las dificultades é inconvenientes que lleva consigo este sistema de ejecucion, máxime en Cuba; si la entrega se realiza en material fijo ó móvil, los inconvenientes son mucho menores que en los dos casos anteriores; pero en todos ellos, la operacion exije un adelanto de crecidos desembolsos por parte del Estado, que en mucho tiempo será irrealizable en Cuba. Por otra parte, para fijar la subvencion en capital, se necesita evaluar los ingresos líquidos probables de la explotacion y capitalizarlos al interés que se crea suficiente, y restar el resultado del importe probable de los gastos de establecimiento: en el cálculo, por consiguiente, influyen, no solamente los errores que se cometan en la evaluacion de los gastos de establecimiento, sino tambien (y en mayor proporcion) los errores de apreciacion de los ingresos líquidos probables de la explotacion, cantidad sobre la cual nunca es posible formar más que conjeturas muy inciertas.

Garantizar un mínimo de interés en la forma ordinaria, es entregarse atado de piés y manos á la Compañía concesionaria; y esto sólo puede evitarse aceptando un inconveniente

quizá mayor, el de reservarse una intervencion detallada que, ó es irrealizable, ó ahoga á la Compañía impidiéndole proceder como necesita y privándole de las ventajas propias de la accion particular en toda clase de trabajos; porque la subvencion abonable habia de calcularse con arreglo á los gastos efectivos de establecimiento, y aun cuando se les fije un límite, será necesario liquidar, no sólo las cuentas de ingresos brutos, cuya intervencion siempre es fácil, sino tambien la de gastos, que se encuentra en circunstancias muy diferentes; y una de dos, ó la Administracion pasa por lo que resulte de los asientos hechos en los libros, ó trata de depurar si efectivamente se realizaron tales gastos, si eran imputables á la explotacion, y si hubo ó no despilfarro: en el primer caso, queda, como he dicho, atada de piés y manos; y en el segundo, sin conseguir el resultado apetecido, imposibilita la buena gestion de la explotacion.

De todos estos inconvenientes está exento el sistema adoptado en la proposicion: solo hay un elemento incierto, no más incierto que si hubiera ya proyectos oficiales aprobados; este elemento es el presupuesto de gastos de establecimiento, y en realidad, en todo servicio público ejecutado por contrata se tropieza con el mismo inconveniente, y la manera usual de intentar subsanarlo, consiste en la adjudicacion, mediante licitacion en pública subasta, como previene el artículo 1.° de la proposicion.

En el art. 7.° de la proposicion, además de especificar la época de la liquidacion de la cuenta anual, se afecta á la responsabilidad del pago las tres quintas partes de la renta de loterías. Hoy es necesario hipotecar algo sólido, si se quiere que las promesas de pago inspiren confianza: á falta de garantía bien determinada, se retraen los capitales ó exigen un crecido suplemento de interés á título de prima aleatoria: es, pues, conveniente, para obtener mejores resultados, garantizar el pago de las subvenciones con los productos de un determinado concepto del presupuesto de ingresos, toda vez que hay el propósito de pagar y que puede pagarse, á fin de reducir otros gastos y de obtener determinadas ventajas de gran importancia.

III

EVALUACION DEL IMPORTE PROBABLE DE LAS LÍNEAS.—Repetidas veces he hecho referencia á los presupuestos de ejecucion de

las diferentes líneas comprendidas en la proposicion: aunque muy sumariamente, voy á indicar qué elementos me han servido para hacer esta evaluacion.

Una gran parte de los gastos es independiente de los obstáculos naturales que ofrezca la configuracion del terreno, y puede suponerse, sin error sensible, que en todos los grupos de líneas que se proponen, ascenderá por kilómetro á la misma suma. Son estos gastos los que exije la construccion de la vía propiamente dicha, de las pequeñas obras de fábrica para desagüe de corrientes de los pasos superiores, inferiores y á nivel, las instalaciones de aguadas y de los edificios para el servicio de la Compañía y del público, la instalacion del telégrafo, la de los talleres, el material fijo y semifijo de las estaciones, el material de trasporte y de traccion, el material accesorio y el moviliario; y finalmente, el repuesto de almacenes y los acopios de los servicios. Las explanaciones y las obras de fábrica de más de veinte metros de luz, dependen principalmente de las circunstancias del terreno. y por tanto, su importe kilométrico en unos trozos podrá diferir mucho del que corresponde á otros. En los cálculos siguientes se han tenido en cuenta los precios actuales de las fábricas de material, que son mucho más reducidos que en la época en que se han construido ferro-carriles en Cuba.

El coste de un kilómetro de vía sentada, incluso el de las traviesas y el balastro, puede evaluarse así:

58 toneladas de carril de acero, á 225 pesetas, incluso trasportes.	13.050 pesetas.
4,5 toneladas de hierro para placas y uniones, á 275 pesetas, incluso trasporte.. .	1.237
1.167 traviesas puestas en obra, á 5 pesetas..	5.835
1.220 metros cúbicos de balastro puesto en obra, á 6 pesetas.	7.200
1.000 metros lineales de asiento de vía, á 5 pesetas.	5.000
TOTAL DEL KILÓMETRO DE VÍA COMPLETA.	32.332
Tageas, alcantarillas, pontones y puentes de ménos de 20 metros de luz, por kilómetro de camino....................	10.000
Pasos superiores, inferiores y á nivel, por kilómetro de camino.............	1.000
Instalaciones de agua, y edificios para el servicio de la Compañía y del público,	

por kilómetro de camino..............		7.500
Telégrafos, por kilómetro...............		500
Talleres, por kilómetro..................		1.000
Material fijo y semifijo de estaciones, por kilómetro		1.000
Material móvil por kilómetro.		
0,1 de locomotora á 60.000. . . .	6.000	
0,3 de coche de viajeros á 8.000.	2.400	
2,5 de vagon á 3.500..	8.750	
Total por kilómetro.		17.150
Material accesorio de estaciones, de trenes, de depósitos y de talleres, y moviliario, por kilómetro.		2.000
Repuesto de almacenes y acopios de los servicios, por kilómetro.		1.000
Imprevistos..		528
Total de gastos constantes por kilómetro.		74.000

En cuanto á las explanaciones y obras de fábricas, teniendo en cuenta las condiciones de pendientes y de rádios de curvas, que permiten plegarse mucho al terreno á fin de disminuir el volúmen de las explanaciones, y suponiendo que en las obras de fábrica de más luz se dará la preferencia al empleo del hierro (todo con objeto de disminuir la mano de obra) pueden evaluarse así:

Kilómetro de explanacion en terreno llano: 4.000 metros cúbicos de escavacion dentro y fuera de la línea, incluso trasportes, á 3 pesetas.		12.000 pesetas.
Kilómetro de explanacion en terreno bastante ondulado: 8.000 metros cúbicos de escavacion dentro y fuera de la línea, incluso trasportes, á 3,50 pesetas. . . .		28.000
Kilómetro de explanacion en terreno muy quebrado: 16.000 metros cúbicos de escavacion dentro y fuera de la línea, incluso trasportes, á 5 pesetas. . . .	80.000	
2.000 metros cúbicos de mampostería en seco para muros, á 25 pesetas........................	50.000	
Total del kilómetro en este caso.........		130.000

Un puente sobre el rio Zaza, perteneciente

al primer grupo de líneas.............	150.000
Un puente en Cauto-abajo, perteneciente al tercer grupo de líneas..............	200.000
Ocho puentes sobre los rios Cauto, Contramaestre, Cautillo, Bayamo, Bueycito, Jicotea, Yara y Salado (1)..............	1.010.000

Resúmen del cálculo del coste probable de cada grupo:

PRIMER GRUPO.

260 kilómetros de vía material, á 74.000..	19.245.000 pesetas.
260 kilómetros de explanacion en terreno llano á 12.000...........................	3.120.000
Un puente...............................	150.000
TOTAL DEL PRIMER GRUPO.......	22.510.000
Coste kilométrico del primer grupo.......	86.500

SEGUNDO GRUPO.

250 kilómetros de vía material, á 74.000..	18.500.000
242 kilómetros de explanacion en terreno llano, á 12.000.........................	2.904.000
8 kilómetros de explanacion en terreno bastante ondulado, á 28.000............	224.000
TOTAL DEL SEGUNDO GRUPO.....	21.628.000
Coste kilométrico del segundo grupo....	86.500

TERCER GRUPO.

230 kilómetros de vía material, á 74.000.	17.120.000
180 kilómetros de explanacion en terreno llano, á 12.000.........................	2.160.000
25 kilómetros de explanacion en terreno bastante ondulado, á 28.000............	600.000
25 kilómetros de explanacion en terreno muy quebrado, á 130.000..............	3.250.000

(1) En los proyectos del ferro-carril del Pirineo Central, que recorren terrenos que ofrecen dificultades extraordinarias, se ha conseguido reducir el volúmen de las explanaciones á 13.000 metros cúbicos por kilómetro. Los 10 puentes que se han enumerado anteriormente, pueden construirse sin apoyos intermedios, es decir que basta para cada uno un solo tramo metálico.

En el ferro-carril militar de la Trocha de las Villas, que cruza la isla de Norte á Sur, á pesar de no haber más que un escaso número de curvas (todas de gran rádio) y de no exceder de 0,003^{m} las pendientes, el volúmen medio de la explanacion no excedió del que se ha impuesto para los terrenos llanos, ni hubo ninguna obra de fábrica de más de 2^{m} de luz.

Un puente.	200.000
TOTAL DEL TERCER GRUPO. . . .	23.430.000
Coste kilométrico del tercer grupo. .	101.800

CUARTO GRUPO.

213 kilómetros de vía, etc. á 74.000.	15.762.000
68 kilómetros de explanacion en terreno llano á 12.000	816.000
100 kilómetros de explanacion en terreno bastante ondulado á 28.000.	2.800.000
45 kilómetros de explanacion en terreno muy quebrado á 130.000	5.850.000
Ocho puentes.	1.010.000
TOTAL DEL CUARTO GRUPO. . . .	26.238.000
Coste kilométrico del cuarto grupo. .	123.200

QUINTO GRUPO.

140 kilómetros de vía, etc., á 74.000. . . .	10.360.000
90 kilómetros de explanacion en terreno bastante ondulado á 28.000.	2.520.000
50 kilómetros de explanacion en terreno muy quebrado á 130.000.	6.500.000
TOTAL DEL QUINTO GRUPO. . . .	19.380.000
Coste kilométrico del quinto grupo. .	138.400

Los gastos fijos anuales de explotacion, por kilómetro, por los conceptos independientes del tráfico pueden apreciarse de la siguiente manera:

Servicio Central.		500	pesetas.
Vía y Obras: Personal.	2.500		"
Vía y Obras: Material.	1.000		"
Total de conservacion de Vía y Obras. . .		3.500	
Gastos fijos de movimiento y traccion. . .		2.000	
TOTAL ANUAL POR KILÓMETRO..		6.000	

á cuya suma deben agregarse 500 pesetas en los grupos cuarto y quinto por mayores gastos de conservacion de vía y obras.

Resumiendo los datos anteriores puede formarse el siguiente cuadro:

GRUPOS.	Longitudes. — Kilómetros.	Capital de establecimiento.		Intereses anuales al 6 por 1 0.		Gastos fijos anuales de explotacion.		Sumas redondeadas de las cargas fijas anuales.	
		Totales. — Pesetas.	Por kilómetro — Pesetas.	Totales. — Pesetas.	Por kilómetro — Pesetas.	Totales. — Pesetas.	Por kilómetro — Pesetas.	Totales. — Pesetas.	Por kilómetro. — Pesetas.
1.°	260	22.510.000	86.500	1.350.600	5.190	1.560.000	6.000	2.911.000	11.200
2.°	250	21.628.000	86.500	1.297.500	5.190	1.500.000	6.000	2.798.000	11.200
3.°	230	23.430.000	101.800	1.405.800	6.120	1.380.000	6.000	2.786.000	12.100
4.°	213	26.238.000	23.200	1.574.280	7.392	1.384.500	6.500	2.959.000	13.900
5.°	140	19 380.000	138.400	1.162.800	8.304	910.000	6.500	2.073.000	14.800
Totales y términos medios. . . .	1.093	113.186.000	103.500	6.790.980	6.210	6.734 500	6.160	13.527.000	12.370

Utilidades probables de los concesionarios.—Se componen de los productos brutos de la explotacion, aumentados en la subvencion anual que en definitiva reciban, y disminuidos en los gastos de explotacion. La subvencion se compone de dos partes, á saber: un interés fijo de 6 por 100 del capital calculado, y la parte fija, segun cálculo de los gastos de explotacion, de cuya suma ha de restarse la mitad de los productos brutos de la explotacion. Los gastos de explotacion se componen de la parte fija expresada anteriormente, y de otra que depende del tráfico, y cuyo importe puede evaluarse en la cuarta parte de los productos brutos. Por consiguiente las utilidades líquidas se componen en definitiva de dos partes, que son: el interés del capital á un tipo fijo, y la cuarta parte de los productos brutos de la explotacion.

El primero de los dos cuadros siguientes expresa esta suma para cada grupo, y para diferentes valores del producto bruto kilométrico: el segundo cuadro da, tambien para cada grupo y para los diferentes productos brutos kilométricos, el interés á que en definitiva resulta colocado el capital.

UTILIDADES líquidas que corresponden á los siguientes productos kilométricos de la explotacion.

GRUPOS.	0	2.500	5.000	7.500	10.000	12.500	15.000	17.500	20.000	25.000	30.000
1.°	1 350.600	1.513.100	1.675.600	1 838 100	2.000.600	2.163.100	2.325.600	2.488.100	2.650.600	2.975.600	3 300.600
2.°	1.297.500	1.453.750	1.610.000	1.766.250	1.922.500	2 078 750	2.235.000	2.391.250	2.547.500	2 860.000	3.172.500
3.°	1.405.800	1.549.550	1.693.300	1.837.050	1.980.900	2.724.550	2.268 300	2.412.050	2.555 800	2.843.300	3.120.800
4.°	1.574.280	1.707.405	1.840 530	1.973.655	2.106.780	2.239.915	2.373.030	2.506.155	2.639 280	2.905.530	3 171.780
5.°	1.162 800	1.253.300	1.343.800	1.434.300	1.524.800	1.615 300	1.705.800	1.796.300	1.886.800	2.067.800	2 248.800
TOTALES....	6.795.980	7.477.105	8.163.230	8.849.355	9.535.480	10 221.605	10.907.730	11.693 855	12.279.980	13.652 230	15.024.480

INTERES ó tanto por ciento que resulta para el capital colocado, para los siguientes productos brutos kilométricos de la explotacion.

GRUPOS.	0	2.500	5 000	7.500	10.000	12.500	15.000	17.500	20.000	25 000	30.000
1.°	6'00	6'72	7'44	8'16	8 88	9'60	10'32	11'04	11'76	13'20	14'64
2.°	6'00	6'72	7'44	8'16	8'88	9 60	10'32	11 04	11'76	13 20	14 64
3.°	6 00	6'61	7'23	7'84	8 45	9'07	9'68	10'29	10 90	12'13	13'35
4.°	6 00	6 51	7'01	7'52	8'03	8'53	9'04	9 55	10'60	11'07	12 08
5.°	6'00	6'47	6'94	7'41	7'88	8 36	8 83	9 30	9'77	10'71	11'65
TÉRMINO MEDIO.	6'00	6'60	7'21	7'81	8'41	9'01	9'61	10'22	10'82	12 03	13'23

El producto medio kilométrico anual de las líneas establecidas en 1865, fué de 27.000 pesetas, y en 1872 fué de 32.000 pesetas por término medio, para una longitud explotada de 1.300 kilómetros. Aun suponiendo que el producto bruto medio de estas nuevas redes sea, por kilómetro 15.000 pesetas, esto es, ménos de la mitad del guarismo anterior, resultan todavía intereses suficientemente elevados, para que pueda considerarse bien remunerado el capital invertido. Pero á fin de no dejar la menor duda respecto á la ventajas de la colocacion de fondos en estas Empresas, si se administran bien, rehago á continuacion los cálculos, suponiendo que en la ejecucion, el coste de las esplanaciones, tageas, alcantarillas, pontones, y de todos los puentes fuese doble del que ha servido de base en las precedentes evaluaciones; no altero los guarismos del coste de la vía, instalaciones, material y repuestos, porque están ya calculados con suma holgura, teniendo en cuenta los precios corrientes de las fabricaciones.

Introduciendo estas variaciones en el cálculo, resultan los dos estados siguientes.

GRUPOS.	COSTE DE EJECUCIÓN. Total. — Pesetas.	Kilométrico. — Pesetas.	UTILIDADES líquidas totales obtenidas que corresponden á los siguientes tipos de producto kilométrico en pesetas. 5.000	7.500	10.000	12.500	15 000	17 500	20.000	25.000	30 000
1.°	28 380.000	109.100	895 600	1.058.100	1.220.600	1.383 100	1.545.600	1.708 100	1.870.600	2 195.600	152 600
2.°	27.250.000	109.000	860.000	1.016 250	1.172.500	1.328 750	1.485.000	1.641.250	1.797.500	2.110 000	2.422 500
3.°	32.040 000	139.300	1.003.300	1.147.050	1.290 800	1.434 550	1.578 300	1.720.250	1.865 800	2.153.300	2 440 800
4.°	37.720.000	177.100	1 148 530	1.281.655	1.414.780	1.547.905	1.681.030	1.814.155	1 947 28	2.213.580	2.479.780
5.°	38.820.000	277 300	888.800	980 300	1.071 800	1.163.300	1.254 800	1.346 300	1.437.800	1.620 800	1 803.800
TOTALES.....	164.210.000	150 200	4 796.230	5.482 355	6 168.480	6 854.605	7 510 730	8.226.855	8.912.980	10 285.230	11.657.480

GRUPOS.	INTERÉS ó tanto por ciento á que resulta empleado el capital de establecimiento, á los siguientes tipos de producto kilométrico anual. 5.000	7.500	10 000	12.000	15.000	17.500	20 000	25 000	30.000
1.°	5'80	6'47	7'05	7'62	8'19	8'76	9 33	10'48	11'63
2.°	5'81	6'48	7 06	7'63	8'20	8'77	9'34	10 49	11'64
3.°	5'28	5'73	6 18	6'62	7'07	7'52	7 97	8'86	9'76
4.°	4'87	5'22	5'58	5'93	6'28	6'63	6'99	7 69	8'40
5.°	3'49	3'71	3 94	4'16	4'29	4'62	4 84	5 29	5 74
TÉRMINO MEDIO.....	4'97	5 39	5'82	6'22	6'63	7'05	7'47	8 30	9'17

Todavía escede del 6 ¹/₂ por 100 el interés que resulta para un producto bruto kilométrico de 15.000 pesetas anuales, atribuyendo á los desembolsos del establecimiento un valor mucho mayor que el efectivo probable.

Los desembolsos probables son realmente los que anteriormente se calcularon, y conviene tener presente que en el total de 113.186.000 pesetas para los 5 grupos, entran, como sumas á pagar á las fábricas de material, más de 49.000.000, y por fletes una suma de consideracion; de suerte que la cantidad á invertir en el país, por jornales y materiales, no llega en total á unos 60.000.000 pesetas.

El coeficiente de explotacion, ó sea la relacion entre los gastos anuales (sin incluir intereses del capital) y los ingresos brutos del tráfico es tanto más reducido, ó tanto más favorable, cuanto más importante sea el movimiento de viajeros y mercancías: el siguiente cuadro dá el valor del expresado coeficiente ó relacion para diferentes valores del tráfico.

GRUPOS.	**COEFICIENTE de explotacion que corresponde á los siguientes valores del producto kilométrico anual expresado en pesetas.**									
	2.500	5.000	7.500	10.000	12.500	15.000	17.500	20.000	25.000	30.000
1.°, 2.° y 3.°.....	2.65	1.50	1.05	0.85	0.73	0.65	0.59	0.55	0.49	0.45
4.° y 5.°........	2.85	1.55	1.12	0.90	0.77	0.68	0.62	0.57	0.51	0.47

Recargo del presupuesto de gastos de la isla, y ventajas que reportará el estado.—En dos años al ménos, no habria, probablemente, lugar á abono de subvencion, por no estar terminado ningun trozo. Suponiendo que se fueran inaugurando sucesivamente los diferentes trozos, terminándose los trabajos al cabo de 7 años, y que durante todo este tiempo no hubiera absolutamente ningun tráfico, la subvencion creceria gradualmente hasta elevarse á la suma anual de 13.527.000 pesetas, y esta carga subsistiria indefinidamente todos los años desde 1887, si continuara no habiendo absolutamente ningun tráfico. Pero á medida que se desarrolle el tráfico; hay que rebajar la mitad de los productos brutos, y la subvencion queda reducida á lo que se expresa á continuacion:

Productos brutos por kilómetro en pesetas: 0, subvencion total anual 13.527.000.—2.500, 12.160.750.—5.000, 10.794.500.—7.500, 9.428.250.—10.000, 8.062.000.—12.500, 6.696.750.—15.000, 5.329.500.—17.500, 3.964.250.—20.000, 2.597.000.—25.000 reintegro, 135.500,—30.000 reintegro, 2.868.000.

Cuando el producto kilométrico llegue á 25.000 pesetas, no solamente no hay que pagar subvencion, sino que comienza el reintegro de las que se hubieran pagado en años anteriores. Cuando el producto bruto kilométrico llegue á ser 15.000 pesetas, (que es ménos de la mitad del promedio de la red de Occidente en 1872), la subvencion con que se grava el Presupuesto de gastos de la Isla, ascenderá, si la nueva red está ya completa, á 5.329.500 pesetas, es decir, á poco más de un 1.000.000 de pesos fuertes, que es lo que en definitiva puede considerarse, aún en una hipótesis realmente desfavorable, como medida del sacrificio impuesto á los contribuyentes para la realizacion de este plan de ferro-carriles. Pero en realidad, el gravámen es nulo, y la operacion debe considerarse como muy beneficiosa, aun atendiendo solamente al Presupuesto de gastos. En efecto, además de la reduccion de gastos que con la ejecucion de las líneas se obtendria en el servicio de correos y de telégrafos y en el coste de los trasportes de tropa y de material militar (reduccion que es muy considerable), se conseguiria otra de mayor importancia en el gasto por el concepto de «Cuerpos permanentes del Ejército,» y en los demás que con este se relacionen directamente: segun el Presupuesto de 78 á 79, ascienden estos gastos por *plaza* á 1.830 pesetas, sin incluir en esta suma los gastos de personal y material central de guerra, ni los de material de

artillería é ingenieros; por consiguiente, la subvencion anual de 5.329.500 pesetas, cuesta tanto como el sostenimiento de una fuerza de 2.912 plazas con los jefes y oficiales correspondientes, es decir, ménos de 3 1/2 batallones de cazadores, ó sea 2 y 1/5 regimiento de infanteria, ó bien un regimiento y dos batallones de cazadores.

Ninguno de los Generales y Jefes que han hecho la campaña en Cuba, duda de que estaria mejor guarnecida la Isla, en tiempo de paz absoluta, reduciendo la fuerza ordinaria del ejército en un regimiento y dos batallones, si estuviesen construidas las redes de ferro-carriles del Camagüey y Departamento oriental; y de que la reduccion correspondiente podria ser mayor en el período de paz armada, y mayor aun en el de campaña activa: bien se comprende el fundamento de esta opinion unánime, si se tiene en cuenta que la mayor facilidad para la distribucion y concentracion de fuerzas equivale á un notable aumento de ejército, y que uno de los mayores entorpecimientos para las operaciones es la dificultad de racionar las tropas y de evacuar los enfermos y heridos.

Resulta pues, de una manera evidente, que si por una parte la concesion de estos ferro-carriles, segun la proposicion de ley, ha de originar en el Presupuesto de gastos un aumento anual desde 1882, cuyo aumento irá creciendo sucesivamente hasta llegar quizás á 1.000.000 de pesos fuertes, por otra parte se reducirán en mucha mayor proporcion los gastos que origine el ejército; y que por este solo concepto puede contarse en definitiva con una verdadera economía en el presupuesto. Asimismo resulta que se obtendrán nuevas economias por los conceptos de correos, telégrafos y trasportes militares, á la vez que se mejorarán estos servicios. Finalmente el establecimiento de estas líneas ha de aumentar la produccion; y sea pequeño ó grande este aumento, (que indudablemente ha de ser de mucha consideracion) habrá mayores utilidades imponibles y mayor número de transacciones mercantiles, aumentándose así los ingresos del Estado si se conservaran los tipos de imposicion; ó bien podrian rebajarse algo estos tipos para obtener el mismo producto, y se aliviarian más aun las cargas que pesan sobre los contribuyentes, destinando á tal objeto las economías obtenidas en el total del presupuesto de gastos.

Ventajas que de la construccion de las líneas reportará el país en general.—Además de la ya expresada, de poderse reducir el tipo de los impuestos, de la cual participarian sus seis provincias, obtendria la Isla de Cuba grandes ventajas de resultas de la construccion de las líneas á que se refiere la proposicion de ley. Es evidente el aumento de riqueza y el incremento de valor de una gran parte de la propiedad en las provincias de Puerto-Príncipe y Santiago de Cuba: son hoy tales las dificultades de trasporte de los productos del interior, que apenas hay posibilidad de explotarlos. Nada seria tan eficaz, ni de resultados tan inmediatos para la reconstruccion de las comarcas asoladas por la guerra, como la realizacion de la red de ferro-carriles, sin la cual no es posible la colonizacion ni el fomento así del pequeño cultivo como de las grandes explotaciones del País: como consecuencia de esto mismo y de la existencia de las nuevas vías férreas, quedarian abastecidas las provincias occidentales, con facilidad y en abundancia, de ganados y viandas, y de productos y frutos casi peculiares de las provincias orientales, y no tendrian que recurrir al exterior para adquirir la mayor parte de los artículos necesarios para la vida.

Termino aquí este estudio, aunque podia esplanar mucho más estensamente el cuadro de las ventajas que el País y la Administracion reportarian de la construccion de las redes de ferro-carriles en las provincias de Puerto-Príncipe y Santiago de Cuba; pues me parece que lo expuesto basta sobradamente para justificar el pensamiento que desarrollé en la proposicion de ley, y las condiciones esenciales que en ella se indican para su realizacion.

Es, pues, de esperar que será fácil allanar los obstáculos que se opusieron á que fuera tomada en consideracion por el Congreso, y que indudablemente provendrían de insuficiencia de las explicaciones dadas entónces. Personas tan inteligentes en materia de ferro-cárriles como el actual presidente del Consejo de ministros, Sr. Cánovas del Castillo, y los señores Elduayen, ministro de Ultramar y Alvarez Bugallal, ministro de Gracia y Justicia, que son consejeros de administracion del ferro-carril de Orense á Vigo, en cuanto cesan de ser consejeros de la Corona, y viceversa, (véase al final del apéndice confirmada esta alternada sucesion), comprenderán claramente, y tambien lo comprenderán así los poderes públicos, que lo absurdo, imposible, inconveniente é inoportuno, será opo-

nerse á que se dote á dos provincias de la isla de Cuba de una red de comunicaciones, para cuya realizacion nada se exije del tesoro de la Península, y que en definitiva, ha de reducir el presupuesto general de gastos de la isla.

Madrid 16 de Marzo de 1880.

Miguel Martinez de Campos.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

SESION DEL JUEVES 4 DE MARZO DE 1880.

Leida la proposicion de ley del Sr. Martinez de Campos autorizando al Gobierno para otorgar la concesion de varias líneas de ferro-carril en la isla de Cuba *(Véase el* Apéndice tercero *al* Diario *núm.* 105, *sesion del* 19 *de Febrero último),* dijo

El Sr. PRESIDENTE: El Sr. Martinez Campos tiene la palabra para apoyar su proposicion de ley.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel): Antes de apoyarla, ruego al señor ministro de Ultramar se sirva manifestar si se opone ó no se opone á que se tome en consideracion esta proposicion, porque en el segundo caso evitaria al Congreso la molestia de oirme extensamente.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE; La tiene V. S.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): El Sr. Martinez Campos conoce el procedimiento reglamentario. Yo no puedo emitir una opinion inmediata sobre una proposicion de ley hasta que el autor de ella exponga las razones que á su juicio hay para tomarla en consideracion; porque si no, seria inútil lo que dice el Reglamento, de que el diputado apoyará en primer término su proposicion. Las razones pueden ser tales y de tal importancia, que habiendo opinado antes en sentido contrario el ministro, influyan para que modifique esa opinion. Por eso ruego á su señoría que apoye su proposicion de ley.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel): En vista de la manifestacion que ha hecho el señor ministro de Ultramar, á fin de que el Congreso se entere y pueda juzgar del objeto y alcance de la proposicion, voy á dar una sucinta idea del pensamiento á que obedece.

Se trata de facilitar la construccion de ferro carriles en las provincias de Puerto-Príncipe y Santiago de Cuba, que son precisamente las que más han sufrido en la pasada guerra y las que están más desprovistas de vías de comunicacion. Así, pues, excuso encarecer la importancia del proyecto á que me refiero.

En cuanto á la manera de realizar el pensamiento, se reduce principalmente á emplear el procedimiento de concesion mediante subasta, serviendo de base á la licitacion el tipo de subvencion kilométrica.

Aquí tengo que advertir que la subvencion no se ha de entregar antes de que se ejecuten las obras, sino que se ha de pagar en la forma de anualidades á medida que los trozos de línea vayan estando en explotacion,

y que esta subvencion para la totalidad de la red á que me refiero, y que comprenderá unos 1.100 kilómetros, vendrá á ser, como máximum, de 13.525.000 pesetas. Es de advertir tambien que con arreglo á la proposicion, como en los pagos anuales ha de rebajarse la mitad del importe de los productos brutos del tráfico, esta cifra que acabo de indicar solo seria abonable en el caso de que no hubiera absolutamente ningun tráfico en esas líneas; de suerte que si el tráfico probable en ellas fuese por término medio no más que la mitad del que actualmente hay desarrollado en las demás líneas de la isla de Cuba; el importe de la subvencion anual se reduciría á 5.328.000 pesetas, ó sea próximamente un millon de duros.

Basta enunciar estos guarismos para comprender que no habiendo de pagarse anualmente en metálico más que esta subvencion, si el proyecto prospera, á la terminacion de las obras y cuando ya estuvieran en explotacion todos los trozos del camino, y siendo el plazo de seis á siete años, se infiere que ningun gravámen se impone al presupuesto en los primeros años, y esto es muy importante, dadas las condiciones de aquel Tesoro. Esa misma cifra de un millon de duros es lo que cuestan actualmente dos regimientos y medio; un regimiento de infantería cuesta 350.000 pesos fuertes por personal; pero además hay un aumento de más de 50.000 pesos por hospitales, trasportes, cumplidos, etc. Por consiguiente, los cinco batallones costarian próximamente el importe de esa subvencion; y como la fuerza de que constan es de 3.300 plazas (unos 2.750 soldados), bien se comprende que tanto en tiempo de campaña como en el de ocupacion ó paz armada, como en el de paz normal, se puede introducir una reduccion mayor en el efectivo de aquel ejército por la gran facilidad y rapidez de los trasportes, que permiten concentrar casi instantáneamente las fuerzas donde fuese necesario. De suerte que en definitiva, y sin contar con los demás beneficios que los ferro-carriles reportan al Erario, como la conduccion de correos, trasportes de tropas y telégrafos, puede asegurarse que con la construccion de esas líneas el Estado realizaria un gran negocio en toda la extension de la palabra; esto sin contar lo muchísimo que puede contribuir al fomento de la riqueza del país, hoy imposible de explotar en aquella zona, y á su repoblacion con colonos blancos.

Me limito á hacer estas brevísimas indicaciones, y espero que si las ha oido el señor ministro de Ultramar se servirá manifestarme si se opone ó no á que se tome en consideracion la proposicion, reservándome al rectificar el desarrollar más estas sucintas consideraciones si fuese necesario.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene su señoría.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): Tengo que volver á insistir en las pocas palabras que antes he tenido el honor de dirigir al Congreso; no es posible una irregularidad en este debate. Las últimas palabras que ha pronunciado el Sr. Martinez Campos han venido á establecer que aquí va á haber un debate sobre una cuestion de ferro-carriles entre su señoría y yo, y el Reglamento no admite eso. Lo mismo al principio de esta discusion que en este momento quiere el Sr. Martinez Campos que diga el Gobierno si admite ó no la proposicion porque dice su señoría que si no la admite, entonces explanará las razones: estas son las últimas palabras que acaba de pronunciar su señoría. Pues expóngalas su señoría, y luego conocerá la opinion del Gobierno, porque el debate sobre esto ya vendrá en tiempo oportuno si es tomada en consideracion por el Congreso y se nombra la comision, y entonces se discutirá el dictámen de esta comision.

En lo demás, yo no puedo prestarme á una irregularidad más en este

asunto. Por consiguiente, ó su señoría da por terminado ya el apoyo de la proposicion, ó no lo da; si lo da, entonces yo contestaré con el mayor gusto y manifestaré mi opinion. Si tiene más razones que las exponga.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel): Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene su señoría.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel): O me he explicado mal, ó no me ha entendido bien el señor ministro.

No he dicho exactamente lo que acaba de afirmar; lo que he dicho ha sido, y esto bien se comprende, que cuando el Gobierno no tiene inconveniente en que se tome en consideracion una proposicion, no es preciso apoyarla extensamente; y como hay pendiente un debate de grande importancia que no quiero entorpecer, de haí mi ruego al señor ministro de Ultramar, con el fin de abreviar la discusion.

No he dicho tampoco que tendria más razones que exponer; he expuesto las que yo creo bastantes para que la Cámara comprenda que real y verdaderamente no hay ningun motivo, absolutamente ninguno, para que sea desechada desde luego la proposicion, y no merezca siquiera que pase á las secciones para el nombramiento de una Comision. Además, he añadido que, si contra las observaciones que yo he hecho, el señor ministro de Ultramar, opinando de distinta manera, hiciese algunas otras, tal vez yo me haria cargo de ellas en la rectificacion.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene su señoría.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): El Sr. Martinez Campos, penetrado de la bondad de su pensamiento, cree que no es necesario exponer todas las razones que pudieran alegarse en este instante; pero el Gobierno, que verdaderamente está dispuesto, y no este Gobierno, sino todos los Gobiernos, á fomentar y desarrollar las obras públicas, y que por razones especiales que no se ocultan al señor Martinez Campos, el ministro que dirige en este momento la palabra al Congreso, tiene motivos más especiales, no solo para el cargo que desempeña sino por el cuerpo á que pertenece, de proteger y desenvolver las obras públicas, sobre todo en Cuba, hay, sin embargo, la circunstancia de no poder dejarse llevar del entusiasmo que le produce una perspectiva de ciento y tantos kilómetros de obras públicas que el Sr. Martinez Campos propone, porque la experiencia ha demostrado, y aun en tiempos prósperos para Cuba, que no es fácil desarrollar las obras públicas ni las vías de comunicacion en la importancia y extension que su señoría desea, y en cuyo deseo le acompaña tambien el ministro de Ultramar, aun por otro género de consideraciones que al Sr. Martinez Campos mucho ménos que á ningun otro diputado puede ocultarse, cuales son: primero, la de que en el ministerio de Ultramar no existen antecedentes suficientes para poder juzgar si las vías de comunicacion que el Sr. Martinez Campos propone son las más necesarias, son las más indispensables, son las de más reconocida utilidad y urgencia.

Indudablemente su señoría conocerá todas las razones que justifican este acto de prudencia; pero al mismo tiempo no podrá ménos de reconocer que el ministro de Ultramar, en pró de los intereses de Cuba, de cuyo conjunto tiene que preocuparse, y á cuyo conjunto tiene que atender, ha de declarar delante del Congreso que no tiene datos suficientes para saber si las vías de comunicacion que el Sr. Martinez Campos indica son las más acertadas, las más indispensables, las más convenientes que se puedan hacer. Es decir, que la iniciativa de un diputado, siquiera este diputado sea tan ilustre y perito en esta materia como el Sr. Martinez Campos, y como yo soy el primero en reconocerlo, no puede ejercitarse de una manera tan absoluta, comprometiendo desde luego intereses y haciendo promesas de difícil realizacion en favor de determina-

das localidades. Para eso, deseoso el ministro de Ultramar de hacer en obsequio del Sr. Martinez Campos y de la isla de Cuba todo cuanto esté en su mano, lo que puedo hacer es enviar el proyecto del Sr. Martinez Campos á la Inspeccion general de obras públicas de Cuba; y cuando esta Inspeccion, cuya capacidad, inteligencia y celo el Sr. Martinez Campos reconocerá de la misma manera que yo, haya emitido la opinion que juzgue conveniente, y cuando sean conocidos los medios con que se va á atender á la subvencion que el Sr. Martinez Campos propone para mil ciento y tantos kilómetros como subvencion directa, puesto que hay otro género de subvencion que el Gobierno de S. M. no podria aceptar, toda vez que empieza por atacar la propiedad privada, entonces el Gobierno podrá decir si le admite. Son varias las consideraciones que en mi opinion y por este momento se oponen para que este proyecto de ley pueda prosperar; es una que por primera vez en España, en la monarquía española, se harian concesiones de esa especie á perpetuidad y se harian concesiones á perpetuidad cuando se subvencionan esas obras nada ménos que con una cantidad de tanta importancia. Jamás se ha hecho concesion de esa naturaleza en la monarquía española; pero mucho ménos si se tiene en cuenta que además de esta concesion el Sr. Martinez Campos propone las siguientes: "La expropiacion de los terrenos necesarios para la ejecucion de las obras será de cuenta de los respectivos Ayuntamientos." ¿Cree el Sr. Martinez Campos que es una pequeña subvencion la que se da á perpetuidad á esta empresa, pagando los Ayuntamientos las expropiaciones y los terrenos? Pues tambien declaro que en la Península no se han hecho concesiones de esa especie. ¿Cree el Sr. Martinez Campos que puede establecerse por primera vez como principio, y como principio nada ménos de declaracion de utilidad pública, como él dice en este mismo artículo, el replanteo de las obras? ¿Cómo es posible? El principio de la expropiacion no se puede hacer dentro de la Constitucion, sino por medio de una ley taxativa en cada uno de los casos y mediando y precediendo un expediente que justifique la necesidad de la obra, en que informen las corporaciones que por la ley están llamadas á informar en estos casos; y por consiguiente, lo que no puede hacer, ni siquiera el Gobierno, sino como delegacion del Poder legislativo y no como funcion propia, quiere el Sr. Martinez Campos que en virtud del replanteo se haga.

Pero no es esa sola la subvencion que su señoría propone, puesto que el art. 6.° dice:

"Pasarán á ser propiedad de los concesionarios todos los terrenos baldíos del Estado que no hayan sido concedidos antes á particulares, en una extension de un kilómetro por cada lado de la vía, á medida que ésta se vaya abriendo á la explotacion. Se perderá, sin embargo, dicho derecho respecto á los terrenos que no se pongan en producto dentro de un plazo de dos años, contado desde la fecha correspondiente á la inauguracion de la explotacion. Dentro de la expresada zona de un kilómetro por cada lado, tendrán los concesionarios derecho á expropiar los terrenos incultos de particulares para ponerlos en cultivo por cuenta propia."

Resulta, pues, que no tan solo hay una subvencion directa, y una subvencion directa nada ménos que asegurando un mínimum de interés, es decir, la única forma que se ha abolido en España por los gravísimos inconvenientes y perjuicios que ha traido al Erario público en la línea ó en las dos líneas que al principio de la concesion de ferro carriles se estableció, ahora se vuelve á reproducir en este proyecto de ley. Y no hay solo ese mínimum de interés, sino que hay el derecho de expropiar á un kilómetro á derecha é izquierda de la vía la propiedad de los particulares; y por último, se da una subvencion de todos los terrenos baldíos que al Estado correspondan. ¿Crée el Sr. Martinez Campos que puede desde luego aceptarse este pensamiento, que puede haber una Comi-

sion, que, sin más datos y antecedentes de la conveniencia y utilidad de éste, pueda proponer una solucion favorable á lo que su señoría desea?

Pero no esto solo: yo que participo de los mismos deseos de su señoría, yo que coadyuvaría desde luego y pediría al Congreso que tomase en consideracion esta proposicion de ley, si pudiera acompañarla de todos los datos necesarios al efecto, no puedo tampoco prescindir de otra consideracion de muchísimo peso y que en este momento no puede ménos de influir en mi ánimo y en el ánimo de todos los señores diputados. Desde que he entrado en el Ministerio, diariamente se ha expuesto aquí la situacion aflictiva de la propiedad en la isla de Cuba, se ha expuesto por los señores diputados y por los indivíduos del Gobierno el estado de aquel Erario y de aquel Tesoro; se introducen modificaciones en la recaudacion de los tributos de la isla de Cuba, en presupuestos por el Gobierno presentados, que privan á los ayuntamientos y á las diputaciones de la facultad de recargar determinados artículos, sobre todo aquellos que han sufrido ya un gravámen para el Tesoro, y sin embargo, por consecuencia de esta proposicion de ley, esas diputaciones y esos ayuntamientos tendrian que proporcionar los recursos con que el Sr. Martinez Campos desea subvencionar esas líneas. Por esta consideracion creia yo que se iba á anticipar el Sr. Martinez Campos á exponer los fundamentos de su proposicion, y por eso he insistido tanto en que expusiera su señoría las razones que en pró de su pensamiento existian, deseoso por mi parte de que este proyecto prosperase.

Yo rogaria al Sr. Martinez Campos aceptase que dicho proyecto se envie á las autoridades de la isla de Cuba, á la inspeccion general de obras públicas, para que el Congreso en su resolucion tenga los datos necesarios. Yo personalmente no tengo por qué oponerme á que se tome en consideracion; yo, como ministro de Ultramar, recuerdo á los señores diputados cuál es la situacion de la propiedad y de la riqueza pública en la isla de Cuba, cuál es la situacion del Erario y del Tesoro en aquella isla, y en su consecuencia, el Congreso resolverá lo que estime más conveniente y oportuno.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel): Pido la palabra para rectificar.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene V. S.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel). Grande es la inteligencia del señor ministro de Ultramar, porque al parecer ha hecho un análisis del proyecto, casi improvisado, pues se ha ido enterando de la proposicion, quizás por primera vez, á medida que la leia esta tarde. Pero es el caso que tal vez por esto mismo no se ha fijado en las primeras palabras del proyecto. En ellas se dice que se autoriza al Gobierno para conceder estas líneas; y siendo esto así, si hay esas dificultades para subastarlas, con no hacer uso de la autorizacion desaparecen todos los inconvenientes. De modo que el peligro que su señoría envuelve la proposicion, no existe, y segun su señoría ha hablado de él porque no se ha fijado bien en el texto de la misma proposicion.

Respecto á los gravámenes que segun su señoría van á recaer sobre los pueblos de aquella isla no he dicho nada, porque me he limitado á demostrar sucintamente, y como requiere el apoyo de una proposicion; cuáles son sus ventajas, sin descender á muchos pormenores. Ahora sí diré que con estas concesiones se alcanzarian tales resultados, que compensarian con sobrado exceso los sacrificios que habrian de hacerse.

Ha dicho su señoría que la proposicion dirige un violento ataque á la propiedad. Nada más léjos del ánimo de los autores de la proposicion que dirigir ese ataque á la propiedad; lo que se hace es determinar el procedimiento especial que ha de seguirse para fijar á qué terrenos ha de aplicarse la ley de expropiacion por causa de utilidad pública. Y en el procedimiento no hay nada nuevo, porque precisamente en la Península hay

una obra que se está construyendo por cuenta del Estado de un modo muy parecido al que aquí se propone. Me refiero al ferro carril de Monforte á Orense, en el cual, como en todos, el proyecto oficial aprobado determinaba de una manera clara y precisa cuálos eran los terrenos que habian de ocuparse: contratada la construccion por tanto alzado, y dejándose al contratista (segun el contrato mismo) gran latitud para modificar el proyecto, se han ocupado terrenos distintos de los que marcaba el primitivo proyecto, y con esto no ha habido ataque á la propiedad. Me ha extrañado mucho que su señoría no haya recordado este caso.

Ha dicho su señoría además que los ayuntamientos iban á tener que soportar una carga enorme por causa de la expropiacion. Pues yo estoy seguro de que no ya los Ayuntamientos, sino hasta los particulares, dueños de terrenos en su mayor parte incultos, los cederian con gusto para que se construyesen estas líneas. Además, el artículo no dice lo que su señoría ha supuesto, porque, como acostumbra, ha leido la mitad y ha dejado de leer la otra mitad. Ese artículo se refiere solamente á los terrenos incultos ó de escasísimo valor, pues en él se exceptúan, como no podia ménos de hacerse, los terrenos cercados, los regadíos, los edificios y todo lo que pudiera tener valor de alguna consideracion.

Respecto á la cesion de la zona *franca* de un kilómetro á un lado y otro de la vía, debo decir á su señoría que zonas más anchas se han concedido en los Estados-Unidos: que solo se conceden segun el artículo á que se refiere, los terrenos baldíos del Estado que estén dentro de la zona, y además, la facultad de expropiar mediante el pago en metálico los terrenos incultos de particulares que estuvieran enclavados en esa zona, y á condicion de ponerlos en cultivo. De suerte que para quien entrega no es una gran concesion la que con esto se otorga, si bien puede ser muy útil para el concesionario y mucho más para el país.

Ha dicho el señor ministro de Ultramar que las obras públicas en Cuba se hallaban en un grande atraso, y debo rectificar esta afirmacion de su señoría. Allí hay construidos 1 400 kilómetros de ferro-carril, sin que el Estado haya concedido subvencion más que para una ó dos líneas; en cambio, no hay más que 300 kilómetros de carreteras; eso es todo lo que el Estado ha hecho allí para las comunicaciones interiores.

Yo ruego, pues, al Congreso que tome en consideracion esta proposicion. No es esto pedirle que la apruebe, ni ménos que deje de hacer en ella las modificaciones que se consideren necesarias.

El Congreso debe hacerlo así, áun cuando no sea más que por el mal efecto que produciria en los habitantes de Cuba el ver que ya que se les quiere negar toda clase de reformas políticas y económicas, no se les conceden tampoco mejoras materiales que, como las que tienden á desarrollar el pensamiento que defiendo, han sido constante y universalmente reclamadas, y no dan lugar á que se tema ni remotamente que puedan gravar con un solo céntimo al Estado peninsular, ni lastimar intereses de otras provincias, ni producir agitacion en los ánimos ó perturbacion en la política.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene V. S.

El señor ministro de ULTRAMAR (marqués del Pazo de la Merced): Siento que el Sr. Martinez Campos no me haya comprendido bien, porque solo á mala explicacion mia y no á falta de inteligencia por parte de su señoría puede atribuirse el que haya querido venir á darme una leccion sobre la cuestion de expropiacion, y muchísimo ménos sobre lo que su señoría propone en este proyecto de ley, lo cual ni aun las Córtes tienen derecho para votarlo. ¿Por dónde pueden las Córtes imponer las condiciones que establece el art. 6.°, de expropiar nada ménos que un kilómetro por cada lado de la vía á derecha é izquierda? (*El Sr. Martinez*

Campos: En la ley de aguas.) ¿Qué tiene que ver la ley de aguas con un kilómetro á derecha é izquierda de la vía? ¿No es la primera condicion de la expropiacion la de que sea necesaria la ocupacion del objeto? Pues si ese derecho se admitiese, ¿por qué no expropiar ocho, diez, veinte kilómetros al lado de la vía?

Por lo demás, no sé qué ha querido decir su señoría, porque no le he entendido bien, cuando ha hablado del ferro-carril de Monforte á Orense. No conozco ningun concesionario del ferro carril de Monforte á Orense, aunque he residido bastante tiempo allí; pero no le han explicado toda la verdad porque es el único ferro-carril que se construye como las carreteras, por cuenta del Estado. El Estado ha sacado á pública subasta las obras de explanacion y de fábrica de ese ferro-carril; y por consiguiente no existe concesionario, y muchísimo ménos el derecho ese que ha supuesto su señoría, de ir por donde le de la gana.

Creo, por consiguiente, que el Sr. Martinez Campos está en un gravísimo error; que lo que le he propuesto es lo único que puede hacerse en obsequio de su señoría; y si las razones que he expuesto no han llevado á su señoría el convencimiento de la inconveniencia, de la imposibilidad de aceptarse este proyecto de ley, tengo el sentimiento de rogar al Congreso no tome en consideracion la proposicion.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel): Pido la palabra.

El Sr. PRESIDENTE: La tiene V. S. para rectificar.

El Sr. MARTINEZ DE CAMPOS (D. Miguel): No creo que el señor ministro de Ultramar haya demostrado ni la inconveniencia ni la imposibilidad de que se tome en consideracion esta proposicion de ley; y como creo que el señor general Armiñan ha pedido la palabra para alusiones, me limito á dejar sentado esto y no entro á rectificar los muchos errores que me ha atribuido el señor ministro de Ultramar, algunos referentes á puntos ajenos al debate.

El Sr. PRESIDENTE: ¿Ha pedido la palabra el Sr. Armiñan para una alusion personal?

El Sr. ARMIÑAN: Sí, señor Presidente; para la alusion que me ha hecho el Sr. Martinez Campos respecto de la expropiacion de los terrenos.

El Sr. PRESIDENTE: Esa no es una alusion personal á su señoría, y no siéndolo, si su señoría no se propone hablar de otra cosa, no le puedo conceder la palabra. Supongo que será otra la alusion á que su señoría se refiere.

El Sr. ARMIÑAN: Me refiero á la alusion que me ha hecho el señor Martinez Campos nombrándome.

El Sr. PRESIDENTE: Use su señoría la palabra, pero teniendo en cuenta que es para una alusion personal.

El Sr. ARMIÑAN: Considero de absoluta necesidad bajo el punto de vista de la guerra, que se haga el ferro-carril, no tal como lo proponga el Sr. Martinez Campos ó cualquier otro, sino que se haga tal y como debe hacerse allí, porque repito que es de absoluta necesidad y de absoluta precision. No hay más que formar un paralelo entre lo que ha sido la guerra en las Villas y entre lo que ha sido en el resto de los departamentos de Cuba, para ver que la ventaja de nuestra parte ha estado siempre en los puntos donde hemos tenido líneas de comunicacion. Y digo más: si hace veinte años hubiera estado hecha la línea central, como ha podido hacerse, se hubiera evitado esa guerra que nos ha consumido tantos millones y tanta sangre. Cuando se revisen las cuentas de la guerra de la isla de Cuba se verá que lo que se ha gastado en trasportes en los terrenos donde no ha habido comunicaciones suma mucho más que lo que costaria ese ferro carril.

El Sr. PRESIDENTE: Señor Armiñan, su señoría está haciendo un segundo discurso en apoyo de la proposicion, para lo cual no le puede autorizar la Mesa.

El Sr. ARMIÑAN: Me ceñiré todo lo posible. Mi poca práctica parlamentaria quizá me haya hecho extralimitarme de mi derecho, porque es la primera vez que uso de la palabra en el Parlamento y tengo cierta dificultad para hablar. (*Rumores.*)

El Sr. PRESIDENTE: ¡Orden!

El Sr. ARMIÑAN: El señor ministro de Ultramar se ha fijado en la subvencion de los terrenos. Justamente esa línea pasa por terrenos que no tienen subvencion.

El Sr. PRESIDENTE: Sr. Armiñan, eso no puede ser motivo de la alusion.

El Sr. ARMIÑAN: Ha sido la alusion que me ha hecho el Sr. Martinez Campos.

El Sr. PRESIDENTE: No puede su señoría continuar por ese camino, porque no es el de la alusion

El Sr. ARMIÑAN: Es por el conocimiento que tengo de la localidad.

El Sr. PRESIDENTE: No basta eso para que su señoría pueda usar de la palabra para una alusion personal.

El Sr. ARMIÑAN: Entonces, no puedo continuar hablando, y me siento.

Leida por segunda vez la proposicion de ley, y hecha la pregunta de si se tomaba en consideracion, se pidió por competente número de señores diputados que la votacion fuera nominal; verificada ésta, quedó aquella desechada por 113 votos contra 69, en la forma siguiente:

Señores que dijeron **no.**

Ordoñez.—Santonja.—Cánovas del Castillo (D. Antonio) —Alvarez Bugallal.—Romero Robledo.—Elduayen.—Ortiz de Cantos.—Campo-Grande (vizconde de).—Marfori.—García Noblejas.—Gonzalvez.—Torres Valderrama.—Fontes.—Ibañez.—Castañon —Pino.—Agrela.--Atard. —Alonso Pesquera.—Ribó.—Orani (marqués viudo de).—Oñate.—Pagés. —Bosch (D Alberto).—Hernandez Lopez.—Anton Ramirez.—Casado.—Estéban Muñoz.—Donoso.—Sala.—Reig.—Aranaz.—Alvarez Mariño.—Font.—Casa-Sedano (conde de).—Cabra (marqués de).—Echalecu.—Gutierrez Cámara.—Chavarri.—Muchada.—Gonzalez Vallarino.—Quiroga. —Heredia Spínola (conde de).—Jimenez Palacios.—Martin de Oliva.—Neira.—Boguerin.—Cazurro.—Sallent (conde de).—Pardo Montenegro. —Guillelmi.—Lopez Gonzalez.—Créstar.—Belmonte.—Alvarez Guijarro.—Muñoz Vargas.—Lopez Guijarro —Lorenzana (marqués de)—García Lopez.—Campoamor.—Vicuña.—Lopez de Calle.—Urquijo.—Francos (marqués de).—Ruiz del Arbol.—Ferrer.—Luque.—Fernandez Arnedo. —Lopez de Ayala (D. José).—Cisneros.—Fontan.—Botana.—Carballo. —Ozores.—Perez Batallon.—Alta Gracia (marqués de).—Cardenal.—Sedó.—Salcedo.—Finat.—Roncali (marqués de).—Martin Veña.—Arnau. —Aurioles.—Suarez Vigil.—Jimenez Gil.—Vazquez Queipo.—Bañeres. —Dacarrete.—Lopez Chicheri.—Cos Gayon.—Fernandez Villaverde.—Mendo.—Delgado Vera.—Cussano (marqués de).—Zambrana.—García Asensio.—Valdeiglesias (marqués de).—Turul.—Valentí.—Nava.—Nicolau.—Villalba.—Escudero.— Alboloduy (marqués de).—Izquierdo.—Hernandez Iglesias.—Ruiz de Velasco.—Soldevila.—Cánovas del Castillo (D. Emilio).—Montarco (conde de).—Cantero.—Sr. Presidente.

Total, 113.

Señores que dijeron **si.**

Martinez (D. Cándido).—Llobregat (Conde de).—Acosta.—Dominguez Alfonso.—Leon y Castillo.—Ochando.—Navarro y Rodrigo.—Herrando.—Casa-Irujo (Marqués de).—Orozco.—Perez Villanueva.—Gonza-

les (D. Venancio).—Argumosa.—Dabán.—Cassola.—Avila Ruano,—Leon y Llerena.—Martinez de Campos.—Pidal (Marqués de).—Recio —Enriquez.—Bosch y Labrús.—Batanero.—Los Arcos.—Candau —Carvajal.—Merelles.—Reig (D. Eduardo).—Rubio (D. Leandro).—Gonzalez de la Vega.—Salamanca.—Torres.—Rey (D. Luis).—Ledesma.—La Portilla.—Portuondo.—Armiñan.—Apezteguía.—Gavin.—Gil Berges.—Moral.—Muñiz.—Angulo.—Gonzalez Fiori.—Castellet.—Almodóvar (Duque de).—Vinent.—Alonso Martinez.—Jimenez García.—Bernal.—Labra.—Sanz.—Becerra.—Sangarren (Baron de).—Linares Rivas.—Sagasta —Moreu —Diaz (D. Mariano).—Balaguer.—Vivar.—Abarca.—Baselga.—Echegaray,—Albareda.—Romero Ortiz.—Martos.—Vega de Armijo (Marqués de la).—Muros (Marqués de).—De Miguel.

Total, 69.

APÉNDICE.

A continuacion se copian las disposiciones legales y documentos citados en la Memoria anterior, que son los siguientes:

Reglamento del Congreso de los Diputados.—Artículos 85 á 93, 62, 80, 82, 108, 148 y 149.
Real decreto de 10 de Diciembre de 1858 dictando reglas para la concesion de ferro-carriles en la isla de Cuba.—Artículos 1.º, 2.º, 3.º, 5.º, 6.º, 7.º, 11, 13, 14 y 15.
Ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877.—Artículos 5.º, 6.º, 11, 12, 13, 14, 22, 25 y 30.
Reglamento de 24 de Mayo de 1878 para la ejecucion de la ley anterior —Artículos 2.º, 44 y 56.
Ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855.—Artículos 2.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º y 16.
Orden ministerial de 17 de Abril de 1869 dictando reglas sobre variaciones de replanteo.
Orden ministerial de 9 de Abril de 1873 dictando reglas sobre modificaciones en la ejecucion de los proyectos de ferro-carriles.
Ley de aguas de 13 de Junio de 1879.—Artículos 61, 63 y 197.
Proyecto de ley de la comision de Presupuestos de Cuba, de 11 de Marzo de 1880.—Art. 27.
Pliego de condiciones facultativas de las obras de explanacion del ferro-carril de Monforte á Orense, aprobado en 30 de Abril de 1873.—Artículos 3.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 11 á 18 y 20.
Parte del extracto oficial de la sesion del Congreso, del 17 de Marzo de 1880.

Reglamento del Congreso de diputados.

ART. 85. Las proposiciones de ley que hicieren los Diputados deberán ser firmadas por sus autores y entregadas al Presidente.

ART. 86. Estas proposiciones deberán estar formuladas como los proyectos del Gobierno.

ART. 87. Ninguna proposicion de ley podrá estar firmada por más de siete diputados.

ART. 88. El presidente pasará inmediatamente á todas las secciones las proposiciones de ley que se le presenten.

ART. 89. Las secciones resolverán en su reunion inmediata si autorizan ó no la lectura de la proposicion.

ART. 90. Basta que una seccion autorice esta lectura, para que se verifique en la primera sesion del Congreso.

ART. 91. Uno de los autores de la proposicion podrá exponer de palabra los motivos y fundamentos de ella en seguida de su lectura, ó el dia que tenga á bien.

ART. 92. Verificada esta exposicion de motivos, ó renunciando á ella el autor ó autores de la proposicion, se preguntará al Congreso si la toma en consideracion ó no. Para esta resolucion no se permitirá debate alguno.

ART. 93. Tomada en consideracion una proposicion de ley, pasará á las secciones como los proyectos del Gobierno y del Senado.

ART. 62. Luego que cada seccion se declare suficientemente instruida en el proyecto, proposicion de ley ó asunto que se discuta, nombrará un Diputado para que forme parte de la comision que ha de dar su dictámen al Congreso.

ART. 80. Cada comision extenderá su dictámen sobre el asunto que se le haya encargado, y lo presentará al Congreso.

ART. 82. Cuando el dictámen de una cominion recaiga sobre una proposicion de uno ó más Diputados, adquirirá ya esta el carácter de proyecto de ley.

ART. 108. Leido el dictámen de una comision sobre cualquier materia, el Presidente señalará dia para su discusion.

Esta no podrá verificarse en la sesion en que se dé cuenta.

ART. 148. Cuando fuere desechado un proyecto de ley ó un dictámen de comision en todo ó en parte, el Congreso decidirá si ha de volver á la comision para que lo redacte de nuevo.

ART. 149. Concluida la discusion y votacion de un asunto por partes ó artículos, la Secretaría lo redactará, lo revisará la Comision de Correccion de estilo, y se someterá á la aprobacion definitiva del Congreso.

Real decreto de 10 de Diciembre de 1858, dictando reglas para la concesion de ferro-carriles en la isla de Cuba.

ART. 1.º Los ferro-carriles de la isla de Cuba, se clasificarán en líneas de servicio general de primero, segundo y tercer órden.

ART. 2.º Se declaran de primer órden las líneas que, partiendo de la Habana, se dirigen por el centro de la isla á uno y otro lado de los departamentos Oriental y Occidental. De segundo órden, las que partiendo de los puertos vengan á empalmar con cualquiera de los ferro-carriles de primer órden. Y de tercero, las demás que se destinen á la comunicacion de puntos especiales, donde las mútuas relaciones de industria y comercio las requieran.

ART. 3.º Todas las líneas de ferro-carriles destinadas al servicio general, son del dominio público, y serán consideradas como obras de utilidad general.

ART. 5.º No podrá emprenderse la construccion de una línea, ya se

haga con fondos del Estado ó con subvencion de los pueblos, ya por compañías particulares y con fondos de las mismas, sin que proceda Mi autorizacion en un Real decreto.

Art. 6.° Podrá auxiliarse con los fondos públicos la construccion de las líneas de primero y segundo órden:

Primero. Ejecutando con ellos determinadas obras.

Segundo. Entregando á las Empresas en períodos determinados una parte del capital invertido, reconociendo como límite mayor de éste el presupuesto.

Tercero. Asegurándoles por los mismos capitales un mínimun de interés ó un interés fijo, segun se convenga y determine en el Real decreto de concesion.

Art. 7.° Fijados por Real decreto de concesion el máximum de subsidio ó el interés que haya de darse á la empresa constructora, se sacará bajo aquel tipo á pública subasta por término de tres meses la concesion otorgada, y se abjudicará al mejor postor, con la obligacion de abonar este á quien corresponda el importe de los estudios del proyecto que hubiese servido para la concesion, importe que deberá fijarse antes de realizarse la subasta, en los casos y la forma que determinen los reglamentos.

Art. 11. Las concesiones de las líneas directamente subvencionadas por el Estado ó por los pueblos, se otorgarán por término de 99 años, cuando más. Las de líneas no subvencionadas en la forma expresáda, se harán á perpetuidad ó temporalmente, segun se estime necesario ó equitativo en cada caso.

Art. 13. Cuando se considere conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferro-carril, remitirá á mi Gobierno el superior civil de la isla los documentos siguientes:

1.° Una Memoria descriptiva del proyecto.

2.° El plano general y el perfil longitudinal y los trasversales.

3.° El presupuesto de construccion y el anual de reparacion y conservacion de la línea.

4.° El presupuesto del material de explotacion y el anual de su reparacion y conservacion.

5.° La tarifa de los precios máximos que deberán exijirse para peaje y por trasporte.

6.° Una informacion en que se oiga á las Juntas jurisdiccionales interesadas en la construccion, á la real Junta de Fomento, y las corporaciones y personas que, á juicio del gobernador superior civil, puedan ilustrar la materia, por la que se justifique la utilidad del proyecto.

Esta informacion de utilidad, no es necesaria respecto de las líneas clasificadas de primero y segundo órden en el presente real decreto.

Art. 14. Los particulares ó compañías que pretendan una línea de ferro-carril, dirigirán sus solicitudes al gobernador superior civil de la isla, debiendo presentar con ella los documentos que se expresan en el artículo anterior, excepto la informacion prevenida en el párrafo sexto, que deberá practicarse por el Gobierno superior civil, y acreditar, además, haber depositado, en garantía de las proposiciones que hagan ó admitan en el curso del expediente, el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotacion de la línea, segun los presupuestos.

Art. 15. Una vez admitido el proyecto, y aceptadas por las empresas las condiciones de la concesion, el gobernador superior civil de la isla,

remitirá á mi Gobierno copia íntegra del expediente, documentado á tenor del art. 13, para los efectos prevenidos en el 5.º Siempre que las líneas sobre cuya concesion se hubiere terminado el expediente en el Gobierno superior civil de la isla, no sean de las directamente subvencionadas por el Estado ó por los pueblos, el gobernador superior civil podrá autorizar el principio de las obras, poniéndolo en conocimiento de mi Gobierno.

Ley de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877. (No se ha aplicado á la isla de Cuba.)

Art. 5.º Son líneas de servicio general, todas las comprendidas en el plan fijado en el artículo anterior, y las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo, y tambien pueden serlo las destinadas á la explotacion de cuencas carboníferas y minas de importancia que sean clasificadas con aquel carácter.

Art. 6.º El plan general de ferro-carriles, no podrá alterarse ni modificarse, sino en virtud de una ley.

Art. 11. Cuando se haya de construir una línea de servicio general por particulares ó compañía, deberá proceder siempre á la concesion una ley que establezca las condiciones con que ésta deba otorgarse.

Art. 12. Podrá auxiliarse con fondos públicos la construccion de las líneas de servicio general.

1.º Ejecutando con ellos determinadas obras.

2.º Entregando á las empresas en períodos determinados, una parte del capital invertido.

3.º Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatible con el de los ferro-carriles.

4.º Concediendo la exencion de las derechos de aduanas al material de construccion y explotacion de los ferro-carriles, con extricta sujecion á lo que respecto de este punto prescriban las leyes de Presupuestos ó cualquiera otra que se halle vigente.

Art. 13. Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construccion de una línea de servicio general, contribuirán con el Estado á la subvencion otorgada, en la proporcion y en la forma que determine la ley á que se refiere el art. 11.

Art. 14. Fijado por las leyes de concesion el auxilio que haya de otorgarse á las empresas constructoras, se sacará bajo aquel tipo á pública subasta por término de tres meses la concesion, y se adjudicará al mejor postor, con obligacion de abonar éste á quien corresponda el importe de los estudios del proyecto que hubiesen servido para la concesion, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 22. Las concesiones de las líneas de servicio general, se otorgarán por término de noventa y nueve años cuando más.

Art. 25. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferro-carril de las incluidas en el plan, presentará á las Córtes con el proyecto de ley de autorizacion, los documentos siguientes:

1.º Una Memoria descriptiva del proyecto.

2.º El plano general y el perfil longitudinal.

3.º El presupuesto de construccion y el anual de la reparacion y conservacion de las obras.

4.º El presupuesto del material de explotacion y el anual de su reparacion y conservacion.

5.º La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y trasporte.

6.º Las demás condiciones que estime oportunas.

ART. 30. Los capitales extranjeros que se empleen en las construcciones de ferro-carriles y los empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado y están exentos de represalias, confiscaciones ó embargos por causa de guerra.

ART. 31. Se conceden, desde luego, á todas las empresas de ferro-carriles de interés general:

1.º Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfrutan los vecinos de los pueblos, cuyos términos atraviese la línea, para los dependientes y trabajadores de las empresas y para la manutencion de los ganados de trasporte empleados en los trabajos.

3.º La facultad de abrir canteras, recojer piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos á la línea. Si estos terrenos fuesen públicos, se usará de aquella facultad dando aviso prévio á la autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular ó de las provincias ó Municipios, no se podrá usar de ellos sino despues de avenidas las partes, ya sea por mútuo concierto, ya en virtud de la ley de expropiacion forzosa en cuanto á la ocupacion temporal se refiere.

4.º La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesion y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de trasporte sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras empresas.

5.º Para las líneas revertibles al Estado, la exencion de los derechos de hipoteca devengados ó que se devenguen por las traslaciones de dominio verificadas para la construccion de estas líneas férreas y sus dependencias, en virtud de la ley de expropiacion, así como tambien las que tengan lugar para los mismos objetos por contratos verificados por las compañías con particulares.

Reglamento de 24 de Mayo de 1878.

ART. 2.º Cuando se considere necesario ó conveniente agregar al plan una línea de ferro-carril, deberá formarse, ante todo, un ante-proyecto de la misma, con arreglo á lo que prescribe para estos casos el art. 9.º del reglamento de 6 de Julio de 1877, para el cumplimiento de la ley general de obras públicas.

Este ante-proyecto deberá constar de los documentos siguientes:

1.º Memoria explicativa, en que se haga la descripcion general de las obras, y se justifique la conveniencia del trazado y la utilidad del ferro-carril, cuya ejecucion ha de reportar intereses generales.

2.º Un plano general y un perfil longitudinal, que hagan ver la direccion que ha de seguir el trazado y demuestren que existe la posibilidad

de su realizacion, dentro de las condiciones técnicas aceptables en esta clase de vías.

3.º Un avance, lo más aproximado posible, del coste del ferro-carril, incluso el del material móvil que fuese necesario para su explotacion.

4.º Los principales elementos de la tarifa de precios de pasaje y trasporte, que habian de adoptarse para la explotacion de la obra.

Y 5.º Datos estadísticos acerca del movimiento probable por la vía que se trata de ejecutar, para poder juzgar de las utilidades que reportaria su ejecucion.

Los ante-proyectos deberán redactarse con sujecion á las instrucciones vigentes, ó á las que dicte, con este objeto, la Direccion general de Obras Públicas, Comercio y Minas.

Art. 4.º El ante-proyecto ó ante-proyectos admitidos, se someterán á la informacion que prescribe el art. 28 de la ley á que este Reglamento se refiere, y el 10 del Reglamento para la ejecucion de la de Obras Públicas.

Cumplida esta formalidad, se pasará el expediente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, para que informe, así acerca de la parte técnica de la obra, como respecto á la conveniencia de la declaracion del servicio general, y sobre cuál de las solicitudes deba ser preferida.

Art. 44. Cuando el Gobierno hubiere hecho por sí los estudios de una línea de ferro-carril, en los términos prescritos en los artículos del 7.º al 9.º del presente Reglamento, y creyese oportuno proceder á ejecutarla por concesion, otorgando subvencion en cualquiera de las formas que se enumeran en el art. 12 de la ley de ferro-carriles, se oirá, acerca del proyecto y de la necesidad de la subvencion, su clase y entidad, á las Diputaciones ó á las Juntas de Agricultura de las provincias interesadas, y á los gobernadores. Informará, despues, la Junta consultiva, y cumplida esta formalidad, y en vista de lo que resulte del expediente, el ministro de Fomento presentará á las Córtes el oportuno proyecto de ley en que se determinen las cláusulas de concesion; las tarifas, con arreglo á las cuales haya de explotarse; el número de años que la concesion ha de durar; los auxilios que hubiera de otorgarse al concesionario; la forma y plazos en que deberá entregarse la subvencion, y demás requisitos que previenen las leyes y reglamentos.

En el mismo proyecto de ley se determinará la proporcion y forma en que han de contribuir con el Estado á la subvencion otorgada, las provincias y pueblos á quienes interese la línea, segun previene el artículo 13 de la ley de ferro-carriles.

Art. 56. El ministro de Fomento presentará á las Córtes el oportuno proyecto de ley para que se autorice la ejecucion del ferro-carril (se refiere al caso de instruccion el expediente, á peticion de un particular), acompañará al referido proyecto el aprobado para la línea de que se trate, con todos los demás documentos necesarios para determinar las bases de la concesion, las tarifas de explotacion, la clase y entidad de los auxilios que ha de otorgar el Estado, la proporcion en que han de contribuir las provincias y municipalidades interesadas, y demás requisitos que exigen las leyes y reglamentos.

Promulgada la ley, se sacará la concesion á subasta por término de tres meses, segun lo prevenido en el art. 45 de este Reglamento; debiendo advertir que en este caso el autor de la propuesta presentada, tiene

derecho á quedarse con el remate por el tanto, y además á que se le abone en otro caso por el adjudicatario los gastos del proyecto, con arreglo á la tasacion practicada, acerca de la cual regirán las prescripciones del artículo 42 del Reglamento para la ejecucion de la ley general de Obras públicas.

Son aplicables en todas sus partes al caso de que se trata, es decir, á la ejecucion por concesion de un ferro-carril subvencionado á propuesta de un particular ó compañía, los trámites, reglas y prescripciones que contienen los artículos 46 al 52 del presente Reglamento, que se refieren al caso en que la iniciativa de la ejecucion hubiese partido del Gobierno.

Ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855.

ART. 2.º Entre las líneas de servicio general se clasificarán como de primer órden, las que partiendo de Madrid, terminen en las costas ó fronteras del reino.

ART. 5.º Para que el Gobierno pueda emprender la construccion de una línea con fondos del Estado, de las provincias ó de los pueblos, es necesario que esté autorizado por una ley.

ART. 6.º Los particulares ó compañías no podrán construir línea alguna, bien sea de servicio general, bien sea de servicio particular, si no han obtenido préviamente la concesion de ella.

ART. 7.º Estas concesiones se otorgarán siempre por una ley.

ART. 8.º Podrá auxiliarse con los fondos públicos la construccion de las líneas de servicio general:

1.º Ejecutando con ellas determidadas obras.

2.º Entregando á las empresas en períodos determinados una parto del capital invertido, reconociendo como límite mayor de este el presupuestado.

3.º Asegurándoles por los mismos capitales un mínimun de interés fijo, segun se convenga y determine en la ley de cada concesion.

ART. 9.º Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construccion de la línea contribuirán con el Estado á la subvencion ó abono de intereses en la proporcion y la forma que determine la ley de concesion.

ART. 16. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferro-carril, presentará á las Córtes con el proyecto de ley de autorizacion los documentos siguientes:

1.º Una Memoria descriptiva del proyecto.

2.º El plazo general y el perfil longitudinal, y los trasversales.

3.º El presupuesto de construccion y el anual de reparacion y conservacion de la línea.

4.º El presupuesto del material de explotacion y anual de su reparacion y conservacion.

5.º La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y trasporte.

6.º Una informacion en que se oiga á las diputaciones de las provincias interesadas en la construccion, y á las corporaciones y personas que á juicio del Gobierno puedan ilustrar la materia por la que se justifique la nulidad del proyecto.

Esta informacion de utilidad no es necesaria respecto de las líneas clasificadas de primer órden en la presente ley.

Orden ministerial de 17 de Abril de 1869.

MINISTERIO DE FOMENTO.—FERRO-CARRILES.—Ilmo. Sr.: Con el fin de simplificar en lo posible la tramitacion de los proyectos de replanteo en los ferro-carriles de nueva construccion, y toda vez que en estos no se requiere, como en una obra contratada, que la entidad del trabajo que haya de hacerse corresponda exactamente á la prevista y ajustada; el Poder Ejecutivo, en el ejercicio de sus funciones, ha resuelto que cuando los replanteos se aparten de los trazados aprobados sin alterar las condiciones esenciales de éstos ni producir perjuicio á intereses públicos ó particulares, puedan ser aprobados por los ingenieros jefes de las divisiones, dando cuenta despues á esa Direccion general y pasándole un ejemplar del proyecto.

Orden ministerial de 9 de Abril de 1873.

MINISTERIO DE FOMENTO.—Excmo. Sr.: Las órdenes del Gobierno Provisional y del Poder Ejecutivo de 12 de Noviembre de 1868 y de 20 de Mayo de 1869 dejaron reducidos los documentos que deben presentar las empresas de ferro-carriles en sus proyectos á lo puramente preciso para que puedan cumplirse los fines de sus respectivas concesiones, simplificando al mismo tiempo su exámen en los centros oficiales. Con el mismo objeto y el de volver á dichas empresas la libertad de accion que les corresponde disfrutar, si han de tener la responsabilidad de sus actos, se les permitió en 15 de Febrero de 1869 que llevasen á cabo sin autorizacion prévia las obras de ampliacion y mejora que juzgasen oportuno ejecutar en las líneas en explotacion, no siendo en perjuicio de la seguridad y buen órden. Y respecto de las obras de nueva construccion desde el 17 de Abril siguiente. (Véase la órden anterior.) Mas á pesar de todas estas disposiciones descentralizadoras, es todavía grande el número de proyectos é incidencias que se someten al exámen y aprobacion de este Ministerio, ocasionando en él un recargo grande de trabajo y no pocos perjuicios á las empresas, á quienes no siempre es dable presentar con la mucha anticipacion necesaria los correspondientes documentos, resultando de este estado de cosas frecuentes é inevitables conflictos entre aquellas que no pueden detener la marcha de las obras, y las inspecciones que no deben consentir su ejecucion sin la vénia de la superioridad.

Necesaria es la intervencion de esta cuando haya oposicion entre la empresa y algun particular por causa de servidumbres que deban ser impuestas ó recibidas; tambien es indispensable cuando las reformas ó correcciones de un trazado lo hagan salir con desventaja *fuera de las condiciones técnicas* préviamente aprobadas para la misma línea; y no deja de ser inconveniente si se trata de introducir en las obras importantes reformas é innovaciones que carezcan de sancion de otras análogas de la concesion misma, ó tambien de una manera notable, la seccion de desagüe establecida en el proyecto. *Pero fuera de estos casos*, si los trabajos de las compañías de ferro-carriles han de marchar con la regularidad que su índole reclama, hay que poner la accion administrativa del Gobierno en disposicion de que se ejerza con rapidez, y sin que pueda decirse que crea trabas y suscita dificultades, reservándose siempre el derecho de interponer su veto ántes de que lleguen á ser hechos consumados los actos que

las empresas intentan llevar á cabo. Con tal objeto, el Gobierno de la República ha tenido á bien disponer que en lo sucesivo, además de las facultades *que* hoy tienen *los ingenieros-jefes* de division, *pueden aprobar por sí*, dando cuenta despues á esa Direccion, *todos los replanteos de trazas en que* no se introduzcan modificaciones esenciales, distintas de las que estén ya aprobadas ó autorizadas para las líneas respectivas, así como los proyectos de puentes y viaductos en que no se disminuya notablemente la seccion y condiciones del desagüe ya admitido, y en que el sistema de construccion y dimensiones de sus partes se ciñan á los que estén ya establecidos en otras obras de la misma concesion, y tambien las reformas de los edificios que sólo afecten su distribucion interior ó su decoracion, ó alterar ligeramente su posicion respecto de la vía; debiendo someter todos esos documentos á la aprobacion prévia de este Ministerio, solamente cuando haya reclamaciones de tercero ó de las mismas empresas, contra las decisiones de dichos funcionarios.

Lo mismo para esto que para dar simple conocimiento á esa Direccion, los proyectos y trazados se remitirán con arreglo á todas las diversas prescripciones vigentes, no olvidando los presupuestos, cuando procedan conforme á lo dispuesto en la órden del Poder Ejecutivo de 20 de Mayo de 1869.

Ley de aguas de 13 de Junio de 1879.

ART. 61. Cuando las lagunas ó terrenos pantanosos pertenezcan á vários dueños, y no siendo posible la desecacion parcial pretendan vários de ellos que se efectúe en comun, el ministro de Fomento podrá obligar á todos los propietarios á que costeen colectivamente las obras destinadas al efecto, siempre que esté conforme la mayoría, entendiéndose por tal los que representen mayor extension de terreno saneable. Si alguno de los propietarios resistiese al pago y prefiriese ceder á los dueños su parte de propiedad saneable, podrá hacerlo mediante la indemnizacion correspondiente.

ART. 63. Si la mayoría de los dueños se negase á ejecutar la desecacion, el ministro de Fomento podrá concederla á cualquier particular ó empresa que se ofreciese á llevarla á cabo, prévia la aprobacion del correspondiente proyecto. El terreno saneado quedará de propiedad de quien hubiese realizado la desecacion ó saneamiento, abonando únicamente á los antiguos dueños la suma correspondiente á la capitalizacion.

ART. 197. Tanto en las concesiones de riegos colectivas otorgadas á propietarios, como las hechas á empresas ó sociedades, todos los terrenos comprendidos en el plano general aprobado de los que puedan recibir riego, quedan sujetos, aún cuando sus dueños lo rehusen, al pago del cánon ó pension que se establezca, luego que sea aceptado por la mayoría de los propietarios interesados, computada en la forma que se determina en el núm. 3.° del art. 189.

Las empresas tendrán, en este caso, derecho de adquirir los terrenos cuyos dueños rehusen el abono del cánon por el valor en secano, con sujecion á las prescripciones de la ley y reglamento de expropiacion forzosa.

Si la empresa no adquiriese las tierras, el propietario que no las riegue estará exento de pagar el cánon.

Proyecto de ley de la comision de presupuestos de Cuba de 11 de Marzo de 1880.

ART. 27. El Gobierno facilitará la construccion de ferro-carriles en todas las provincias de la isla, con arreglo á las bases siguientes:

1.ª Garantía de interés de todo ó parte del capital invertido en la línea. Participacion por mitad en los dividendos cuando las acciones perciban más del 8 por 100 de interés.

2.ª Exencion de derechos al material fijo y móvil.

3.ª Cesion gratuita á las empresas de los terrenos de propiedad del Estado ó de los pueblos que sean necesarios para la construccion y explotacion de las líneas.

4.ª Derecho de expropiacion por causa de utilidad pública y prévia indemnizacion de las propiedades particulares indispensables para la construcion y explotacion.

5.ª Adjudicacion en subasta pública mediante fianza para las líneas que hayan de disfrutar de la garantía de interés, sirviendo de base á la licitacion el capital á garantizar por el Estado. Las líneas que sólo disfruten de las franquicias, excepciones y derechos consignadas en las bases 2.ª, 3.ª y 4.ª, se adjudicarán tambien en subasta, mediante fianza, sirviendo de regulador para la licitacion el plazo en que hayan de construirse, y adjudicándose á la empresa que más lo abrevie.

6.ª Las concesiones se regirán por la ley general de ferro-carriles de 23 de Noviembre de 1877, y sus reglamentos en cuanto no se opongan á la presente.

Pliego de condiciones facultativas para la ejecucion por contrata y por cuenta dirrcta de Estado, de las obras de explanacion para el establecimiento del ferro-carril de Monforte á Orense, aprobado en 30 de Abril de 1873.

ART. 3.º ...el eje ó directriz de la línea será (salvas las tolerancias que se expresan en el art. 7.º), el que con tinta carmin se marca en los planos topográficos...

ART. 4.º El número de rasantes y sus inclinaciones, serán las que en el perfil longitudinal se señalan igualmente con tinta carmin, con excepciones iguales á las indicadas en el artículo anterior.

ART. 5.º Con sujecion á los planos y estados de alineaciones del proyecto, en tanto cuanto no se modifiquen como consecuencia de las tolerancias indicadas en el art. 3.º, se hará por la persona que tome á su cargo la construccion de estas obras, el replanteo de la línea por trozos...

ART. 6.º De un modo análogo se hará el replanteo de rasantes...

ART. 7.º Al hacer el replanteo, se tolerará que el trazado oficial se modifique con sujecion á las siguientes reglas: Primera. La traza definitiva seguirá la misma direccion que la del proyecto, y servirá los mismos pueblos que éste. Segunda. Entre cada dos curvas en sentido contrario, no se admitirán rectas menorec de 100 metros. Tercera. Las curvas de union no tendrán nunca ménos de 300 metros de rádio. Cuarta. Las rasantes no podrán exceder nunca por ningun concepto de 19 milésimas de inclinacion, que es la que como máxima se tolera, no pudiendo las que pasen de 10 milésimas tener mas de 5 kilómetros de longitud, sin hallarse interrumpidas por descansos horizontales de 300 metros cuando ménos. Quinta. Las ra-

santes de las estaciones serán siempre horizontales, y sus longitudes no bajarán de 400 metros.

ART. 8.° (Determina que compruebe el replanteo el ingeniero-jefe, y prescribe la aprobacion del replanteo ántes de principiar los trabajos.)

ART. 9.° (Admite variaciones del replanteo, con aprobacion del ingeniero-jefe, siempre que las reformas *no alteren en su esencia las condiciones técnicas* del replanteo aprobado).

(Los artículos 11 al 18, definen las dimensiones de la seccion trasversal del camino).

ART. 20. (Expresa que será de cuenta del contratista la adquisicion amistosa ó la *expropiacion* de los terrenos que hayan de ocuparse con las obras.

Extracto oficial de la sesion verificada en el Congreso de Diputados el dia 17 de Marzo de 1880.

.... *El Sr. Maisonnave dijo* «..... el 5 de Febrero *(del corriente año)* se publicó en la *Gaceta* el decreto de adjudicacion *(de los ferro-carriles del Noroeste)*, y el dia anterior (1) publicaba el mismo periódico oficial la constitucion de la Compañía del ferro-carril de Orense á Vigo, tan íntimamente ligada con la concesion del Noroeste, que se ha afirmado públicamente en las Córtes, que el ferro-carril de Orense á Vigo no podria vivir separado de las líneas del Noroeste. Pues bien: uno de los otorgantes de esta escritura, accionista por 7.200 acciones, era el actual ministro de Ultramar, señor marqués del Pazo de la Merced, y en el Consejo de Administracion para el ferro-carril de Orense á Vigo, los dos primeros consejeros que aparecen nombrados son los señores Cánovas del Castillo y Alvarez Bugallal»

(1) Se publicó en la *Gaceta* de 3 de Marzo, pero la escritura es de fecha de 4 de Febrero


Gaylord
PAMPHLET BINDER
Syracuse, N. Y.
Stockton, Calif.

